



⑪ Veröffentlichungsnummer: **0 641 677 A1**

⑫ **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

⑲ Anmeldenummer: **94113708.5**

⑤① Int. Cl.⁸: **B60B 3/14**

⑳ Anmeldetag: **01.09.94**

③① Priorität: **02.09.93 DE 4329661**

④③ Veröffentlichungstag der Anmeldung:
08.03.95 Patentblatt 95/10

⑧④ Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE DK ES FR GB GR IT LI NL SE

⑦① Anmelder: **Höffken, Rüdiger**
Alte Handelsstrasse 14a
D-58439 Attendorn (DE)

⑦② Erfinder: **Höffken, Rüdiger**
Alte Handelsstrasse 14a
D-58439 Attendorn (DE)

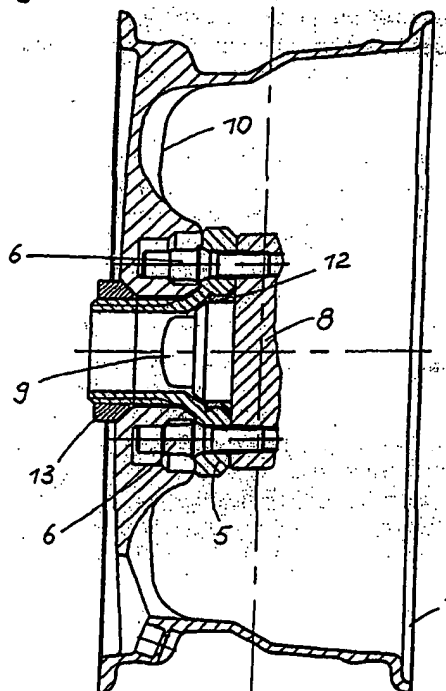
⑦④ Vertreter: **Kern, Wolfgang, Dipl.-Ing. et al**
Patentanwälte Kern, Brehm & Partner
Albert-Rosshaupter-Strasse 73
D-81369 München (DE)

⑤④ **Einheitsradsystem für Strassenfahrzeuge.**

⑥⑦ Die Erfindung betrifft ein Einheitsradsystem für Straßenfahrzeuge, insbesondere Personenkraftwagen.

Zur Verringerung des Fertigungsaufwandes und der Lagerhaltung für die heute noch erforderlichen vielfältigen Fahrzeugräder, die sich in Durchmesser und Breite unterscheiden, wird ein Baukastensystem vorgeschlagen, das es ermöglicht, auf der Grundlage eines einzigen Rades mit wenigen Zusatzelementen dessen Verwendung an praktisch jedem PKW zu ermöglichen, der einen Lochkreisdurchmesser von 98 bis 120 mm hat, und zwar unabhängig davon, ob es sich um eine Vier- oder Fünf-Loch-Anbindung handelt und ob das Rad bzw. deren Felge mit Rad-schrauben oder einer Zentralverschlußmutter angeschraubt wird.

Fig. 19



EP 0 641 677 A1

Die Erfindung betrifft ein Einheitsradsystem für Straßenfahrzeuge, insbesondere Personenkraftwagen, nach dem Oberbegriff der Ansprüche 1, 7 oder 9.

Heutzutage sind die PKW-Radhersteller weltweit gezwungen, eine Vielzahl von Rädern zu fertigen und auf Lager zu halten, die sich im Hinblick auf die Felgenabmessungen, insbesondere was deren Durchmesser und Breite anbelangt, zur Befriedigung vielfältiger Kundenwünsche und Erfüllung technischer Erfordernisse stark unterscheiden. Damit ist der Fertigungsaufwand - und dies betrifft insbesondere Leichtmetallräder, da diese im zunehmenden Maße aus Gewichtsersparnisgründen verlangt werden - sowie der Aufwand für die Lagerhaltung beträchtlich und verteuert dementsprechend den Automobilpreis.

Ein Einheitsradsystem mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1 ist aus der DE-A1-40 23 912 bekannt. Bei diesem Einheitsradsystem ist zwar die Verwendung unterschiedlicher Adapter angegeben, doch ist nicht erkennbar, daß ein und dieselbe Radfelge an Radnaben mit unterschiedlichen Lochkreisdurchmessern bzw. Radhabendurchmessern befestigt werden kann. Ein Einheitsradsystem mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 7 ist aus der DE-U1-90 05 110 bekannt. Bei diesem Einheitsradsystem ist die Radfelge mittels eines Anschlußteils sowie eines austauschbaren Adapterteils mit der Radnabe verbindbar.

Ein Einheitsradsystem mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 9 ist ebenfalls aus der vorgenannten DE-A1-40 23 912 bekannt.

Die Aufgabe der Erfindung besteht darin, ein Einheitsradsystem insbesondere für Personenkraftwagen zu schaffen, das ein einziges Leichtmetallrad zur Grundlage hat, welches sich mit wenigen Zusatzelementen an praktisch jedem PKW verwenden läßt, der einen Lochkreisdurchmesser von 98 - 120 mm hat, und zwar unabhängig davon, ob es sich um eine 4- oder 5-Loch-Anbindung handelt und ob das Rad bzw. die Radfelge mit Radschrauben oder einer Zentralverschlußmutter an der Fahrzeugachsnahe bzw. Bremsscheibe oder Bremsstrommel angeschraubt wird. Das zu schaffende Einheitsradsystem soll in diesem Zusammenhang so geartet sein, daß seine einzelnen Bestandteile vielseitiger verwendbar sind.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch ein Einheitsradsystem mit den Merkmalen des Anspruchs 1, durch ein Einheitsradsystem mit den Merkmalen des Anspruchs 7 sowie durch ein Einheitsradsystem mit den Merkmalen des Anspruchs 9 gelöst.

Der Erfindungsgedanke beruht somit darauf, "gleiche" Räder herzustellen, die mit Zwischenstücken an verschiedene Fahrzeuge angebaut wer-

den können und so ausgelegt sind, daß sozusagen nur ein Radtyp pro Durchmesser und Breite produziert wird, der immer die gleichen Abmessungen hat. Die Anpassung an die Verschraubungen an die unterschiedlichen Achsnaben der einzelnen Fahrzeugtypen sowie die Berücksichtigung geeigneter Spurweiten wird durch maßliche Veränderungen und durch entsprechende Nabenadapterflanschdicken erreicht.

Demgemäß ergeben sich vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung, die in den Unteransprüchen gekennzeichnet sind.

So läßt sich die der Fahrzeughabe zugewandte Rückseite der Radfelge mit vier zentrisch angeordneten Löchern zur Aufnahme von vier den Nabenadaptern befestigenden Zentrierbundschrauben bzw. von vier den Nabenadapter befestigenden Stehbolzen und Zentrierbundmuttern versehen, entsprechend also einer Vierlochausführung, oder auch mit fünf solchen zentrisch angeordneten Löchern, entsprechend einer Fünflochausführung.

Des weiteren besteht die vorteilhafte Möglichkeit, die der Fahrzeugachsnahe zugewandte Rückseite der Radfelge gleichzeitig mit vier und mit fünf zentrisch angeordneten Löchern auszustatten, die auf demselben Lochkreis liegen und zur Aufnahme von den Nabenadapter an der Fahrzeugachsnahe befestigenden Zentrierbundschrauben bzw. Stehbolzen und Zentrierbundmuttern dienen.

Der sich durch die Radfelge hindurch erstreckende zylindrische Teil des Nabenadapters ist bei einer Ausführungsform der Erfindung ein Hohlzylinder, auf den die Zentralverschlußmutter aufschraubbar ist und dessen hinteres Ende zur Umschließung der Fettkappe der Fahrzeugachsnahe konisch erweitert ist und einen Befestigungsflansch aufweist und dessen vorderes Ende einen Außendurchmesser besitzt, der etwa dem Innendurchmesser der zentrischen Radfelgenbohrung entspricht, durch die sich der Nabenadapter erstreckt.

Bei der Verwendung einer Zentralverschlußmutter kann der sich durch die Radfelge erstreckende zylindrische Teil des Nabenadapters auch so ausgebildet sein, daß er sich an seinem vorderen Ende zapfenförmig verjüngt, wobei dann auf diesen verjüngten, mit einem Außengewinde versehenen Zapfen die Zentralverschlußmutter aufschraubbar ist, die auf einer in die Öffnung der Radfelgenbohrung eingelegten Scheibe sitzt, wobei sich an das vordere zapfenförmige Ende ein sich in Richtung auf das hintere Ende des Nabenadapters erweiternder Konus anschließt, der die Fettkappe umschließt und einen Befestigungsflansch trägt.

Zwecks Mittenzentrierung des Nabenadapters und damit der Radfelge in bezug auf die Fahrzeugachsnahe bzw. Bremsscheibe oder Bremsstrommel hat es sich besonders bewährt, zwischen der Fahrzeugachsnahe und dem Nabenadapter einen Dist-

anzring anzuordnen. Mit Hilfe von variablen Innendurchmessern des Distanzrings läßt sich somit eine Anpassung an die verschiedenen Achsstummeldurchmesser der einzelnen Kraftfahrzeugtypen erreichen. Die Distanzringsitze in den Nabenadaptern haben dabei immer die gleichen Abmessungen, so daß der Maßausgleich bzw. die Anpassung an sich ändernde Fahrzeugachs-nabendurchmesser mit Hilfe entsprechender Wanddicken dieser Distanzringe erfolgt.

Eine alternative Lösung der genannten Erfindungsaufgabe kennzeichnet sich durch eine Radfelge, insbesondere aus Leichtmetall, mit einem Nabenadapter, durch den die Radfelge mittels eines Zentrierelements und wenigstens zweier Radschrauben an der Fahrzeugachs-nabe bzw. der Bremsscheibe oder Bremstrommel befestigbar ist. In diesem Fall wird also zur Befestigung des Rades keine Zentralverschlußmutter verwendet sondern die üblichen Radschrauben, die von außen durch die Felge hindurchgreifen. Dabei hat sich besonders bewährt, als Zentrierelement wenigstens eine sich durch den Nabenadapter hindurcherstreckende und in die Fahrzeugachs-nabe einschraubbare Zentrierbundschrabe zu benutzen, deren Kopf in einem Blindloch auf der der Fahrzeugachs-nabe zugewandten Rückseite der Radfelge sitzt.

Eine andere konstruktive Variante sieht vor, daß der Nabenadapter von der Vorderseite der Radfelge in die zentrische Öffnung der Radfelge einsetzbar ist und in dieser Öffnung mit einem Paßstift als Zentrierelement festlegbar ist um mit Hilfe zweier Radschrauben, die sich durch Öffnungen im Nabenadapter hindurcherstrecken, zur Befestigung der Radfelge mit der Fahrzeugachs-nabe verschraubbar ist. Zu diesem Zweck kann der Nabenadapter auf seiner Vorderseite einen Flansch aufweisen, der in eine entsprechende Vertiefung der Radfelgennabe einsetzbar ist.

In Anlehnung an eine vorteilhafte Ausgestaltung des Erfindungsvorschlags gemäß der ersten angegebenen Lösung läßt sich auch im vorliegenden Fall die Radfelge auf ihrer Vorderseite mit fünf Durchgangslöchern für Radschrauben und auf ihrer Rückseite mit fünf Blindlöchern für Zentrierbundschraben versehen.

Auch hat es sich bewährt, den Nabenadapter mit fünf zentrisch angeordneten Durchgangsbohrungen zur Aufnahme von Radschrauben sowie mit fünf zentrisch angeordneten Durchgangsbohrungen zur Aufnahme von Paßstiften zu versehen.

Im übrigen wird bei der oben geschilderten alternativen Lösung der Erfindungsaufgabe für eine erforderliche Mittenzentrierung des Nabenadapters ebenfalls ein Distanzring verwendet, dessen Außendurchmesser für verschiedene Einbaufälle konstant bleibt, dessen Innendurchmesser jedoch in Anpassung an unterschiedliche Achsstummeldurchmes-

ser variiert. Diese Distanzringe können aus Kunststoff oder Metall bestehen.

Die Erfindung wird nachfolgend anhand der in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiele näher erläutert. In der Zeichnung zeigen:

Fig. 1 und Fig. 2

die Schnittansicht und Draufsicht einer Einheitsradfelge in Vierlochausführung,

Fig. 3 und Fig. 4

die Schnittansicht und Draufsicht einer Einheitsradfelge in Fünflochausführung,

Fig. 5 und Fig. 6

die Schnittansicht und Draufsicht einer Einheitsradfelge in kombinierter Vier-Fünflochausführung,

Fig. 7

die Schnittansicht und Draufsicht eines Nabenadapters in Vierlochausführung für eine Zentralverschlußmutter,

Fig. 8

die Schnittansicht und Draufsicht eines Nabenadapters in Fünflochausführung für gleichzeitig zwei Lochkreise für eine Zentralverschlußmutter,

Fig. 9

die Schnittansicht und Draufsicht eines Nabenadapters in Fünflochausführung für eine Zentralverschlußmutter,

Fig. 10 und Fig. 11

die Schnittansicht und Draufsicht einer Zusammenbaudarstellung eines Einheitsrades in Vierlochausführung mit Zentralverschlußmutter,

Fig. 12 und Fig. 13

die Schnittansicht und Draufsicht einer Zusammenbaudarstellung eines Einheitsrades in Fünflochausführung mit Zentralverschlußmutter,

Fig. 14 und Fig. 15

die Schnittansicht und Draufsicht einer Zusammenbaudarstellung eines Einheitsrades in Vierlochausführung mit Zentrierbundschraben und Zentralverschlußmutter,

Fig. 16 und Fig. 17

die Schnittansicht und Draufsicht einer Zusammenbaudarstellung eines Einheitsrades in kombinierter Vier-Fünflochausführung mit Zentralverschlußmutter bei benutzter Fünflochausführung mit Zentrierbundmuttern,

Fig. 18

die Explosionsdarstellung eines Einheitsrades der in den Fig. 16 und Fig. 17 gezeigten Art,

Fig. 19

die geschnittene Zusammenbaudarstellung eines Einheitsrades mit Zentralverschlußmutter und Zentrierbundschraben,

Fig. 20

die Explosionsdarstellung eines Einheitsrades mit Zentralverschlußmutter und Zentrierbundmuttern

Fig. 21

die geschnittene Zusammenbaudarstellung eines Einheitsrades mit Zentralverschlußmutter und Zentrierbundmuttern,

Fig. 22

die Frontansicht eines Einheitsrades mit einer ersten Ausführungsform des Zentralverschlusses,

Fig. 23

die Frontansicht eines Einheitsrades mit einer zweiten Ausführungsform des Zentralverschlusses,

Fig. 24 und Fig. 25

die Schnittansicht und Draufsicht einer Zusammenbaudarstellung eines Einheitsrades in kombinierter Vier-Fünflochausführung mit Zentralverschlußmutter und Maschinenschrauben und Zentrierpaßstiften bei der Benutzung der Vierlochausführung,

Fig. 26 und Fig. 27

die Schnittansicht und Draufsicht einer Zusammenbaudarstellung eines Einheitsrades in kombinierter Vier-Fünflochausführung mit Zentralverschlußmutter und Maschinenschrauben und Zentrierpaßstiften bei der Benutzung der Fünflochausführung,

Fig. 28

eine geschnittene Explosionsdarstellung des Einheitsrades mit Zentralverschlußmutter, Maschinenschrauben und Zentrierpaßstiften,

Fig. 29

die Schnittansicht und Draufsicht eines Nabenadapters in Vierlochausführung für Zentralverschlußmutter,

Fig. 30

die Schnittansicht und Draufsicht eines Nabenadapters in Vierlochausführung mit vier Paßstiftlöchern für Zentralverschlußmutter,

Fig. 31

die geschnittene Zusammenbaudarstellung eines Einheitsrades mit Zentralverschlußmutter und Zentrierbundmuttern,

Fig. 32 und Fig. 33

die geschnittene Zusammenbaudarstellung und Draufsicht eines Einheitsrades in kombinierter Vier-Fünflochausführung mit Zentralverschlußmutter und Zentrierbundmuttern bei benutzter Vierlochausführung,

Fig. 34 und Fig. 35

die geschnittene Zusammenbaudarstellung und Draufsicht eines Einheitsrades in kombinierter Vier-Fünflochausführung mit Zentralverschlußmutter und Zentrierbundmuttern bei benutzter Fünflochausführung,

Fig. 36

die geschnittene Explosionsdarstellung eines Einheitsrades mit Zentralverschlußmutter und Zentrierbundmuttern,

Fig. 37 und Fig. 38

die Schnittansicht und Draufsicht eines Nabenadapters ohne Zentralverschlußmutter in Vierlochausführung,

Fig. 39 und Fig. 40

die geschnittene Zusammenbaudarstellung und Draufsicht eines Einheitsrades in Fünflochausführung mit Nabenadapter ohne Zentralverschlußmutter, mit Zentrierbundschauben und Radschrauben,

Fig. 41

die geschnittene Explosionsdarstellung eines Einheitsrades mit Nabenadapter ohne Zentralverschlußschraube, mit Zentrierbundschauben und Radschrauben,

Fig. 42

die Frontansicht eines Einheitsrades mit Nabenadapter ohne Zentralverschlußmutter, mit Radschrauben,

Fig. 43 und Fig. 44

die Schnittansicht und Draufsicht eines Nabenadapters für Verwendung von Paßstiften und Radschrauben,

Fig. 45 und Fig. 46

die geschnittene Zusammenbaudarstellung und Draufsicht eines Einheitsrades mit Nabenadapter der Fig. 43 und Fig. 44 sowie Paßstift und Radschrauben.

In den Figuren 1 und 2 ist eine Leichtmetallfelge 1 für eine Ausführungsform des Einheitsradsystems dargestellt, die in bekannter Weise auf dem Felgenbett 57 einen Pkw-Reifen aufnimmt. Die Felge weist auf ihrer Rückseite 10 vier in einheitlichem Winkelabstand auf einem Lochkreis angeordnete Blindlöcher 46 auf, die zur Aufnahme der Köpfe von Zentrierbundschauben 6 dienen, wie sie in Fig. 18 dargestellt sind.

Zur Befestigung der Felge 1 an der in den Figuren 10 und 18 teilweise gezeigten Fahrzeugachsnahe 8 dient ein Nabenadapter 4 der in Fig. 7 dargestellten Konstruktion in Verbindung mit einem in Fig. 18 gezeigten Distanzstück 12 und einer aus den Figuren 10 und 18 ersichtlichen Zentralverschlußmutter 13.

Der Nabenadapter 4 weist einen sich durch die zentrische Radfelgenbohrung 48 erstreckenden Hohlzylinder 17 auf, der ein Außengewinde trägt sowie an seinem hinteren, mit der Fahrzeugachsnahe bzw. Bremsscheibe oder Bremstrommel 8 in Berührung tretenden Teil einen Ringflansch 16. Die Bohrung des Hohlzylinders erweitert sich in etwa konisch im Bereich des Ringflansches 16, um die Achsnabe 58 mit der an ihrem vorderen Ende befindlichen Fettkappe 9 mit Abstand zu umschließen und für den Distanzring 12 einen Sitz 59 zu bilden. Der Abstand zwischen dieser erweiterten Bohrung und dem Umfang der Achsnabe 58 wird durch das Distanzstück 12 überbrückt.

Der Außendurchmesser des Hohlzylinders 17 entspricht in etwa dem Durchmesser der Radfelgenbohrung 48, und auf das vordere Ende des Hohlzylinders ist die Zentralverschlußmutter 13 aufgeschraubt.

Dieses System bietet u. a. den Vorteil, für eine Vielzahl von Durchmessern der Achsnaben 58 mit nur einer Nabenadaptergröße auszukommen, da der Zwischenraum zwischen dem Achsnabenumfang und der Bohrung des Adapters mit den scheibenförmigen Distanzrücken entsprechender Größe bzw. Dicke ausgefüllt werden kann. Somit ist es dem Fahrzeugbesitzer möglich, beim Wechsel seines Fahrzeugs, beispielsweise Neukauf eines anderen Typs, seinen zusätzlichen Rädersatz, der heutzutage beispielsweise für die Winterbereifung schon fast üblich ist, durch Montage von zusätzlichen Distanzscheiben zwischen Nabenadapter und Achsnabe an die geänderten Einbauverhältnisse des neuen Fahrzeugs anzupassen, somit können Spurweiten und entsprechende Einpreßtiefen der Räder variiert werden. Wenn die Bremsen es erfordern sollten, können diese Distanzringe, die aus Metall oder aber auch aus Kunststoff oder anderen geeigneten Materialien bestehen können, auch für vergrößerten Freigang sorgen. Dabei ist vorteilhaft, daß der Außendurchmesser der Distanzringe 12 im wesentlichen konstant gehalten werden kann und nur ihr Innendurchmesser sich in Anpassung an unterschiedliche Achsnabendurchmesser ändert.

Während die Verwendung des Distanzrings 12 bereits zu einer Mittenzentrierung des Nabenadapters 4 in bezug auf die Fahrzeugachsnabe bzw. Bremsscheibe oder Bremstrommel führt, läßt sich die Felge 1 und damit das Rad auf der Achsnabe mit Hilfe von Zentrierbundschräuben 6, 33 zentrieren, von denen bei der in den Figuren 1, 2, 7, 10, 11, 18 gezeigten Ausführungsform vier Stück Verwendung finden, deren Köpfe in den Langlöchern 46 sitzen und bei der in den Figuren 3, 4, 9, 12, 13 gezeigten Ausführungsform des Einheitsradsystems, die ansonsten mit der erstgenannten Ausführungsform identisch ist, fünf Zentrierbundschräuben 6, 33, die in den fünf Langlöchern der Radfelge 2 sitzen.

Der Nabenadapter 37 dieser zweiten für eine Fünf-Loch-Anbindung vorgesehenen Ausführungsform erfüllt denselben Zweck wie der Nabenadapter 4, der für eine Vier-Loch-Anbindung vorgesehen ist, indem auch er dazu dient, ein Leichtmetallrad an jeden PKW zu schrauben, der einen Lochkreisdurchmesser von 98 bis 120 mm hat.

Die oben beschriebenen Nabenadapter 4, 37, auf die eine Zentralverschlußmutter aufschraubbar ist und die für eine Vier-Loch-Ausführung oder eine Fünf-Loch-Ausführung geeignet sind, werden ergänzt durch die in den Figuren 5 und 6 dargestellte Ausführungsform des Einheitsradsystems,

die grundsätzlich den beiden erstgenannten Ausführungsformen entspricht, jedoch eine kombinierte Vier-Fünf-Loch-Anordnung zeigt, wie aus Fig. 6 ersichtlich ist, so daß diese Radfelge sowohl für Pkws verwendbar ist, die in der Achsnabe nur vier Befestigungslöcher aufweisen als auch für solche, die fünf Befestigungslöcher besitzen.

Desweiteren ist die Möglichkeit gegeben, den Nabenadapter 5, wie aus Fig. 8 ersichtlich, als Fünf-Loch-Ausführung mit gleichzeitig zwei Lochkreisen auszubilden, um dadurch eine Anpassung an unterschiedliche Lochkreisdurchmesser der Achsnabe zu erreichen.

Die Zentrierung des Rades läßt sich nicht nur mit Zentrierbundschräuben 6 sicherstellen, wie nochmals aus der Zusammenbaudarstellung von Fig. 19 hervorgeht, sondern auch mittels Zentrierbundmuttern 14, falls an der Fahrzeugachsnabe 8 Stehbolzen 34 angebracht sind, auf die solche Muttern aufschraubbar sind, wie in den Figuren 14, 15, 16, 17, 20 und 21 entnommen werden kann. Hierbei betrifft die in den Figuren 14 und 15 dargestellte Radkonstruktion eine Vier-Loch-Anführung, bei der die Sechskantzentrierbundmuttern 32, die den Zentrierbundmuttern 14 in der Explosionsdarstellung der Figur 20 entsprechen, auf die Stehbolzen 34 aufgeschraubt sind und in die Langlöcher 46 einer kombinierten Vier-Fünf-Loch-Ausführung der Radfelge 3 sitzen, während die Figuren 16 und 17 den Einbauzustand für fünf Zentrierbundmuttern bei einer kombinierten Vier-Fünf-Loch-Ausführung verkörpern. Die Anordnung der Ausbildung des Nabenadapters 5 und Distanzrings 12 entsprechen den vorher beschriebenen Ausführungsbeispielen. In jedem Fall bieten die im obigen erwähnten Langlöcher 46, 47 auf der Rückseite der Radfelge die Möglichkeit der Anwendung eines Rades mittels eines Nabenadapters für Fahrzeuge mit einem Lochkreisdurchmesser von 98 mm bei vier Löchern und bis zu einem Lochkreisdurchmesser von 120 mm bei fünf Löchern.

Eine weitere konstruktive Variante des hier beschriebenen Einheitsradsystems im Hinblick auf die Befestigung des Nabenadapters an der Fahrzeugachsnabe 8 und Zentrierung des Rades bzw. der Radfelge bei Verwendung einer Zentralverschlußschraube 13 zeigen die Figuren 24 und 25 für eine Vier-Loch-Ausführung sowie Figuren 26 und 27 für eine Fünf-Loch-Ausführung und Fig. 28 in Form einer Explosionsdarstellung dieser letztgenannten beiden Ausführungsformen sowie Fig. 30 in bezug auf den verwendeten Nabenadapter.

Bei dieser Konstruktion wird der Nabenadapter 28 mit Hilfe von Maschinenschrauben 26 an die Fahrzeugachsnabe 8 angeschraubt und die Radfelge mit Hilfe von Zentrierpaßstiften 25, die in entsprechenden Bohrungen des Nabenadapters 28 sitzen, zentriert, wobei sie in der Rückseite 10 der

Radfelge befindliche Langlöcher eingreifen, wie aus den Figuren 25 und 27 hervorgeht. Auf diese Weise wird, wie auch in den oben beschriebenen Fällen der Radzentrierung die vom TÜV geforderte formschlüssige Verbindung geboten, wenn für die Radbefestigung eine Zentralverschlußmutter 13 Verwendung findet. Das Drehmoment muß nämlich wie bei normalen Rädern auch mittels Kraftschluß über die Anlagefläche übertragen werden. Dazu wird die Zentralverschlußmutter mit einem definierten Moment angezogen.

Bei den oben beschriebenen konstruktiven Ausführungsformen des Einheitsradsystems erfolgt die Radbefestigung mit einer Zentralverschlußmutter 13, die auf die zylindrische Hülse 17 des Nabenadapters aufgeschraubt wird und gegen die Vorderseite 11 der Radfelge festgezogen wird. Eine Frontansicht eines so befestigten Einheitsrades ist in Fig. 22 dargestellt, wobei das Bezugszeichen 27 die frontseitigen Felgenöffnungen bezeichnet.

Eine andere Ausbildung des Nabenadapters 15, bei der das sich durch die Radfelge hindurcherstreckende zylindrische Teil 20 nicht als Hohlzylinder oder Rohr ausgebildet ist, sondern als Zapfen, auf den die zentrale Verschlußmutter 21 aufschraubbar ist, ist in den Figuren 23, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36 im Zusammenhang mit anderen konstruktiven Gestaltungsmerkmalen dargestellt. Die Zentralverschlußmutter 21, die hier eine normale Maschinenmutter sein kann, ruht im aufgeschraubten Zustand auf einer in die Öffnung der Radfelgenbohrung 48 eingelegten Scheibe 23 (Fig. 36), und an das hintere Ende des Zapfens 20 schließt sich ein sich in Richtung auf das hintere Ende des Nabenadapters 15 erweiterter Konus 19 an, der die Fettkappe 9 umschließt und einen Befestigungsflansch 18 aufweist, der mit dem Befestigungsflansch 16 der vorherigen Ausführungsformen des Nabenadapters vergleichbar ist.

Eine Frontansicht des sich mit der Zentralverschlußschraube in Form einer Maschinenmutter 21 festgeschraubten Rades ist aus Fig. 23 ersichtlich, wobei die Felgenöffnungen auf der Vorderseite der Radfelge mit 24 zu bezeichnen sind.

Grundsätzlich ist die genannte Nabenadapterform, die durch einen sich durch die Radfelge hindurcherstreckenden Zapfen mit Außengewinde gekennzeichnet ist, auf den die Radmutter aufgeschraubt wird, in ihren sonstigen konstruktiven und funktionellen Gestaltungselementen mit dem hülsenförmigen Nabenadapter 4, 5 vergleichbar, so daß die im obigen gemachten Ausführungen zur Befestigung und Zentrierung des Adapters an der Achsnabe 8 auch für den vorliegenden Fall zutreffen, wie insbesondere ein Vergleich der diesbezüglichen Zeichnungsfiguren zeigt. Insbesondere bietet auch der letztgenannte Nabenadapter 15 die Möglichkeit des Einsetzens von Distanzringen, um den

Abstand zwischen der Fahrzeugnabenoberfläche und dem Distanzringsitz innerhalb des Nabenadapters zu überbrücken. Somit läßt sich auch dieser Nabenadapter an verschiedene Fahrzeugtypen anpassen.

Anstelle der Scheibe 23, auf der im angeschraubten Zustand des Rades die Zentralverschlußmutter 21 aufliegt und die mit einem kegelförmigen Umfangsrand 50 versehen ist, der in einem entsprechend ausgebildeten Sitz 51 in der zentralen Radfelgenöffnung 48 ruht, wie in Fig. 36 dargestellt ist, läßt sich auch die Radmutter 21 mit einem Kegelbund versehen.

Für den Fall, daß das Rad bzw. die Radfelge nicht mit Hilfe einer Zentralverschlußmutter befestigt werden soll, sondern mittels üblicher Radschrauben, die von der Außenseite 11 der Radfelge zugänglich sind, kann der Nabenadapter 29, 39 die in den Figuren 37 bis 47 dargestellten Konfigurationen aufweisen, wobei die Radfelge 49, 50 mit Hilfe des Adapters sowie wenigstens eines Zentrierelements 36, 44 und mehrerer Radschrauben an der Fahrzeugnabe bzw. der Bremsscheibe oder Bremstrommel 8 befestigbar ist, und zwar unter Verwendung von Distanzringen, die wie im Falle der vorher beschriebenen Konstruktionen in den Nabenadapter eingesetzt werden, um dessen Durchgangsöffnung an unterschiedliche Fahrzeugachsabendurchmesser anzupassen.

Wie aus den Figuren 37 und 38 ersichtlich, ist der Nabenadapter 29 eine flache Scheibe, die mittels Zentrierbundschräuben 36 an der Fahrzeugachsnahe befestigt wird und dabei die Achsnabe 58 umgibt. Der eingesetzte Distanzring 12 weist eine Wanddicke auf, die so bemessen ist, daß sie den Abstand zwischen der Achsnabenoberfläche und der Sitzoberfläche für den Distanzring im Nabenadapter überbrückt. Mit Hilfe von Radschrauben 30, die durch Öffnungen 31 in der Vorderseite 11 der Radfelge hindurchgesteckt werden, wird die Radfelge 49 mit dem Nabenadapter verschraubt. Figur 40 zeigt, daß in den Zwischenräumen einer Fünf-Loch-Ausführung für die Zentrierbundschräuben 36, deren Köpfe wiederum in Langlöchern sitzen, fünf Maschinenschrauben 30 vorgesehen sind, so daß der ringförmige Nabenadapter 29 die in Fig. 38 gezeigte Durchgangsbohrung für die Zentrierbundschräuben und Radschrauben aufweist, die in der Radfelge angeordnet sind, so daß nur die Radschrauben 30 von außen zugänglich sind.

Die obige Einbausituation ergibt sich auch aus der in Fig. 41 gezeigten Zusammenbaudarstellung, während Fig. 42 die Frontansicht des in den Figuren 39 bis 41 gezeigten Rades im zusammengebauten Zustand darstellt, aus der ersichtlich ist, daß die Vorderseite 11 der Radfelge 49 mit Durchgangsöffnungen 37 versehen ist sowie mit einer

zentralen Öffnung 38.

Die in den Figuren 43 bis 47 dargestellte weitere konstruktive Variante des Einheitsradsystems kennzeichnet sich durch einen Nabenadapter 39, der in eine große Öffnung 55 in der Vorderseite 11 der Radfelge 50 eingesteckt wird und in dieser Öffnung eine formschlüssige Verbindung durch entweder Verzahnung oder Paßstifte 44 gegen ein Durchdrehen des Rades bei eventueller Lockerung der Verschraubung aufweist. Der Nabenadapter 39 weist zu diesem Zweck einen Randflansch 53 auf, an den sich eine zylindrische Verlängerung 58 anschließt, in deren hinterem Ende sich der Sitz für den Distanzring 12 befindet, welcher, wie bei den oben beschriebenen Ausführungsformen den Abstand zwischen der Oberfläche der Achsnabe und der Sitzoberfläche überbrückt.

Der so gestaltete Nabenadapter, dessen zylindrische Verlängerung 58 von der Radnabe 56 umgeben ist, ist mit Verschraubungsbohrungen 40, 45 für Radschrauben 43 zur Befestigung an der Fahrzeugradnabe 8 versehen, weshalb unterschiedliche Nabenadapter für die Anbindung an die Verschraubungspunkte der Fahrzeuge erforderlich sind.

Figur 47 verdeutlicht als Explosionsdarstellung die Einbausituation eines solchen Adapters von der Felgenvorderseite 11 aus und die Befestigung des eingebauten Nabenadapters mittels Radschrauben oder -muttern in oder an den Serien-Anschraubpunkten. Die Zentrierung des Rades erfolgt über die Zentrierringe am Achs-Zentrierbund des Fahrzeugs. Die Verschraubung drückt einen ringförmigen Flansch 54 am vorderen Ende des Nabenadapters 39 gegen einen entsprechend geformten Bund 59 in der Felgenöffnung, wodurch wiederum das Rad mit seiner hinten liegenden Anlagefläche 60 gegen die Bremsscheibe oder Bremsstrommel 8 gedrückt wird. Durch diese Flächenpressung wird das Drehmoment übertragen. Der Nabenadapter 39 selbst sollte von der Anlagefläche 61 (Fig. 47), wie aus Fig. 45 ersichtlich, einen geringen Abstand von etwa 0,5 mm haben, da er diese Anlagefläche nicht berühren darf.

Der Vorteil der letztgenannten konstruktiven Variante des Einheitsradsystems ist darin zu sehen, daß Rad und Nabenadapter mit Hilfe derselben Verbindungselemente befestigt werden, also keine getrennte Verschraubung erfordern. Der Nachteil ergibt sich daraus, daß aufgrund der unterschiedlichen Lage der Verschraubungspunkte an den einzelnen Fahrzeugtypen unterschiedliche Adapter notwendig sind.

Patentansprüche

1. Einheitsradsystem für Straßenfahrzeuge, insbesondere Personenkraftwagen, mit einer Radfelge (1, 2, 3), insbesondere aus Leichtmetall,

und mit einem Nabenadapter (4, 5, 15, 37), der mittels einer Verschraubung (6, 14, 26, 32, 33, 34) an der Fahrzeugachsnabe bzw. Brems-scheibe oder Bremsstrommel (8) anbringbar ist und einen sich durch die Radfelge (1, 2, 3) erstreckenden, zentrischen, zylindrischen Teil (17) mit Gewinde sowie mit einer zumindest zur Fahrzeugachsnabe (8) hin offenen, zentralen Bohrung aufweist, wobei die Radfelge (1, 2, 3) mittels einer mit dem Gewinde des Nabenadapters (4, 5, 15, 37) zusammenwirkenden Zentralverschlußmutter (13, 21) und mehrerer Zentrierelemente (6, 14, 25, 32, 33) an dem Nabenadapter und dadurch an der Fahrzeugachsnabe bzw. Bremsscheibe oder Bremsstrommel (8) befestigbar ist und wobei die der Fahrzeugachsnabe (8) zugewandte Rückseite (10) der Radfelge (1) mehrere zentrisch angeordnete Löcher (46) zur Aufnahme jeweils des einen Endes eines der Zentrierelemente (6, 14, 25, 32, 33) aufweist, dadurch gekennzeichnet, daß die in der Radfelge (1) vorgesehenen Löcher in Form von Langlöchern (46, 47) ausgebildet sind und daß zwischen dem Achsnabenumfang und der zentralen Bohrung des Nabenadapters (4, 5, 15, 37) ein Zwischenraum vorgesehen ist, der mittels eines Distanzrings (12) ausfüllbar ist.

2. Ein Einheitsradsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Rückseite (10) der Radfelge (1) mit vier Langlöchern (46) zur Aufnahme von vier den Nabenadapter (4) befestigenden Zentrierbundschauben (33) bzw. von vier den Nabenadapter befestigenden Stehbolzen (37) und Zentrierbundmutter (32) versehen ist (4-Lochausführung).

3. Einheitsradsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Rückseite (10) der Radfelge (2) mit fünf Langlöchern (47) zur Aufnahme von fünf den Nabenadapter (5) an der Fahrzeugachsnabe (8) befestigenden Zentrierbundschauben (33) oder an der Fahrzeugachsnabe (8) angebrachten Stehbolzen (34) und auf diese aufschraubbaren Zentrierbundmutter (32) versehen ist (5-Lochausführung).

4. Einheitsradsystem nach einem der Ansprüche 1 - 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Rückseite (10) der Radfelge (3) mit vier Langlöchern (46) und fünf weiteren Langlöchern (47), die auf dem selben Lochkreis liegen, zur Aufnahme von den Nabenadapter (5) an der Fahrzeugachsnabe (8) befestigenden Zentrierbundschauben bzw. von an der Fahrzeugachsnabe (8) angebrachten Stehbolzen (34) und Zentrierbundmutter (32) versehen ist.

(kombinierte 4-5-Lochausführung).

5. Einheitsradsystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß der sich durch die Radfelge (1, 2, 3) hindurcherstreckende zylindrische Teil (17) des Nabenadapters (4, 5) ein Hohlzylinder ist, auf den die Zentralverschlußmutter (13) aufschraubbar ist und dessen hinteres Ende zur Umschließung der Fettkappe (9) der Fahrzeugachs-nabe (8) konisch erweitert ist und einen Befestigungsflansch (16) aufweist und dessen vorderes Ende einen Außendurchmesser besitzt, der etwa dem Innendurchmesser der zentrischen Radfelgenbohrung (48) entspricht, durch die sich der Nabenadapter erstreckt. 5 10 15
6. Einheitsradsystem nach einem der Ansprüche 1 - 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß der sich durch die Radfelge erstreckende zylindrische Teil (20) des Nabenadapters (15) an seinem vorderen Ende zu einem Zapfen verjüngt ist, auf den die Zentralverschlußmutter (21) aufschraubbar ist, die auf einer in die Öffnung der Radfelgenbohrung (48) eingelegten Scheibe (23) sitzt, und daß sich an das vordere zapfenförmige Ende ein sich in Richtung auf das hintere Ende des Nabenadapters (15) erweiternder Konus (19) anschließt, der die Fettkappe (9) umschließt und einen Befestigungsflansch (18) trägt. 20 25 30
7. Einheitsradsystem für Straßenfahrzeuge, insbesondere Personenkraftwagen, mit einer mehrere zentrisch angeordnete Löcher (51) aufweisenden Radfelge (49), insbesondere aus Leichtmetall, und mit einem eine zumindest zur Fahrzeugachs-nabe (8) hin offene, zentrale Bohrung aufweisenden Nabenadapter (29), durch den die Radfelge (49) mittels mehrerer Zentrierelemente (36) und wenigstens zweier Radschrauben (30) an der Fahrzeugachs-nabe bzw. der Bremsscheibe oder Bremstrommel (8) befestigbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß die in der Radfelge (49) vorgesehenen Löcher in Form von Langlöchern (51) ausgebildet sind und daß zwischen dem Achsnabenumfang und der zentralen Bohrung des Nabenadapters (29) ein Zwischenraum vorgesehen ist, der mittels eines Distanzrings (12) ausfüllbar ist. 35 40 45 50
8. Einheitsradsystem nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Radfelge (49) auf ihrer Vorderseite (11) mit fünf Durchgangslöchern (31) für Radschrauben (30) und auf ihrer Rückseite (10) mit fünf langlochartigen Blindlöchern (51) für Zentrierbundschräuben (36) ver-

sehen ist.

9. Einheitsradsystem für Straßenfahrzeuge, insbesondere Personenkraftwagen, mit einer Radfelge (50), insbesondere aus Leichtmetall, und mit einem Nabenadapter (39), der mittels einer Verschraubung (43) und wenigstens eines Zentrierelements (44) an der Fahrzeugachs-nabe bzw. Bremsscheibe oder Bremstrommel (8) anbringbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Nabenadapter (39) von der Vorderseite (11) der Radfelge (50) in die zentrische Öffnung (53) der Radfelge (50) einsetzbar ist, in dieser Öffnung mit einem Paßstift (44) als Zentrierelement festlegbar und mit Hilfe wenigstens zweier Radschrauben (43), die sich durch Öffnungen (45) im Nabenadapter (39) hindurch erstrecken, zur Befestigung der Radfelge (50) mit der Fahrzeugachs-nabe (8) verschraubbar ist und daß zwischen dem Achsnabenumfang und dem Nabenadapter (39) zur Anpassung des Innendurchmessers der zentrischen, hinteren Nabenadapteröffnung an unterschiedliche Achsstummel ein Distanzring (12) angeordnet ist, der die Nabenadapteröffnung als Sitz hat. 5 10 15 20 25 30
10. Einheitsradsystem nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Nabenadapter (39) auf seiner Vorderseite einen Flansch (54) aufweist, der in eine entsprechende Vertiefung (55) der Radfelgenabe (56) einsetzbar ist. 35 40 45
11. Einheitsradsystem nach Anspruch 9 oder 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Nabenadapter (39) mit fünf zentrisch angeordneten Durchgangsbohrungen (40) zur Aufnahme von Radschrauben (43) sowie mit fünf zentrisch angeordneten Durchgangsbohrungen (41) zur Aufnahme von Paßstiften (44) versehen ist. 50 55
12. Einheitsradsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Distanzring (12) aus Kunststoff besteht.
13. Einheitsradsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Distanzring (12) aus Metall besteht.

Fig. 1

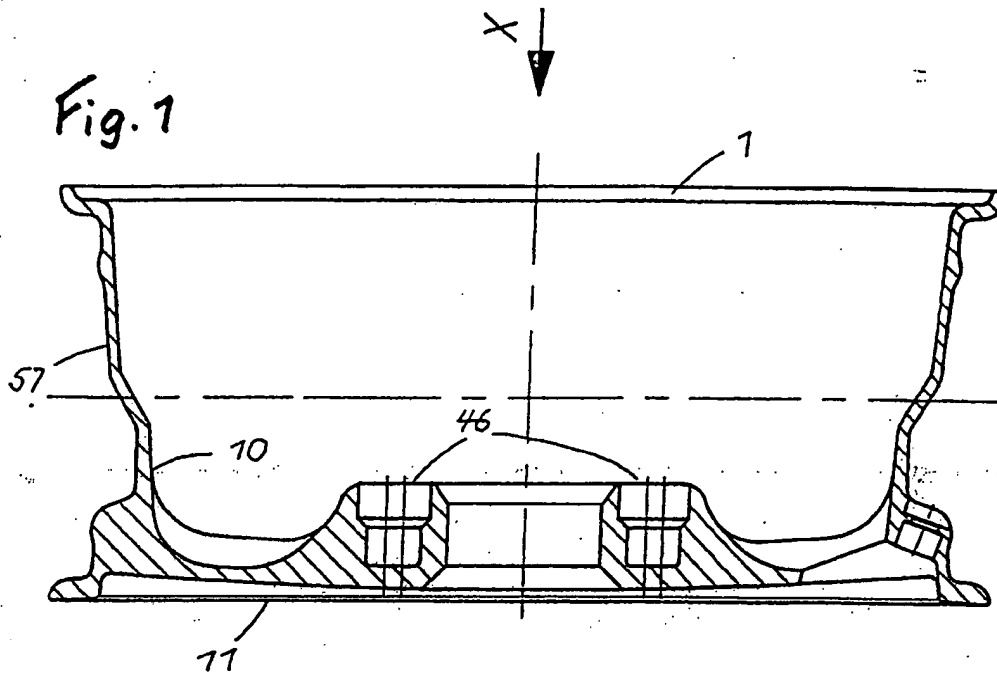
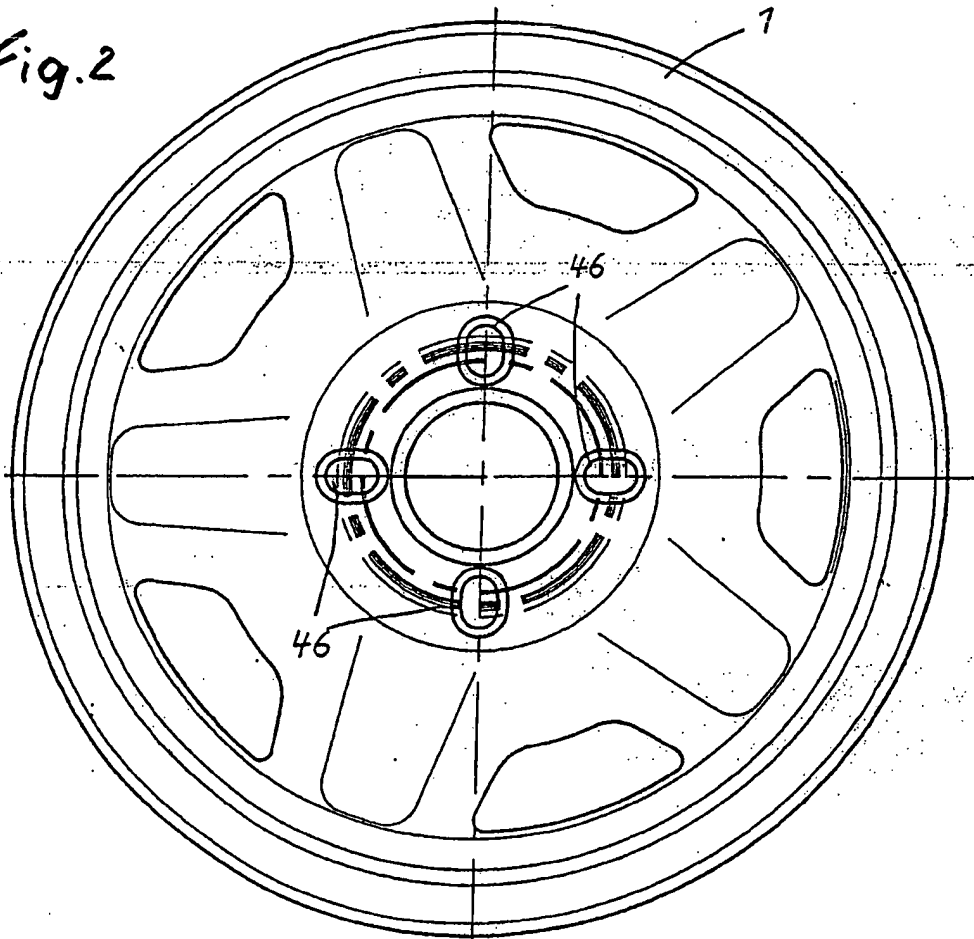
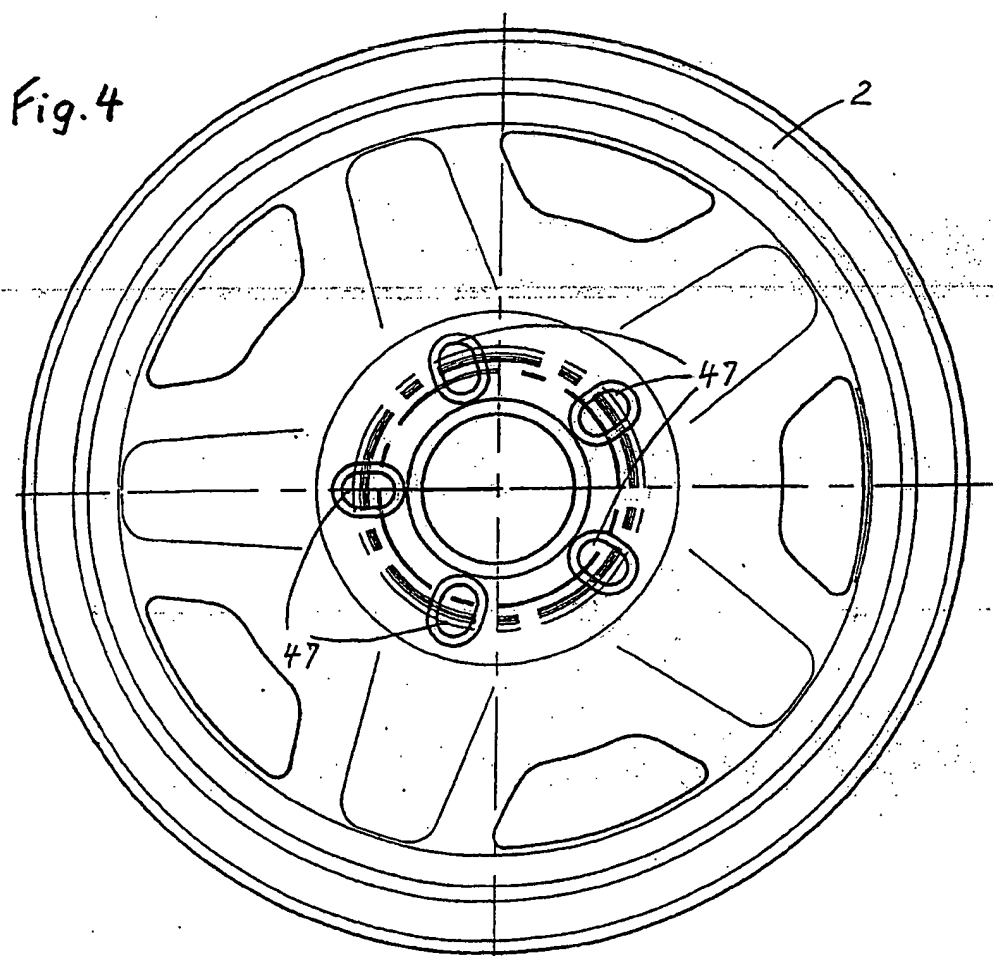
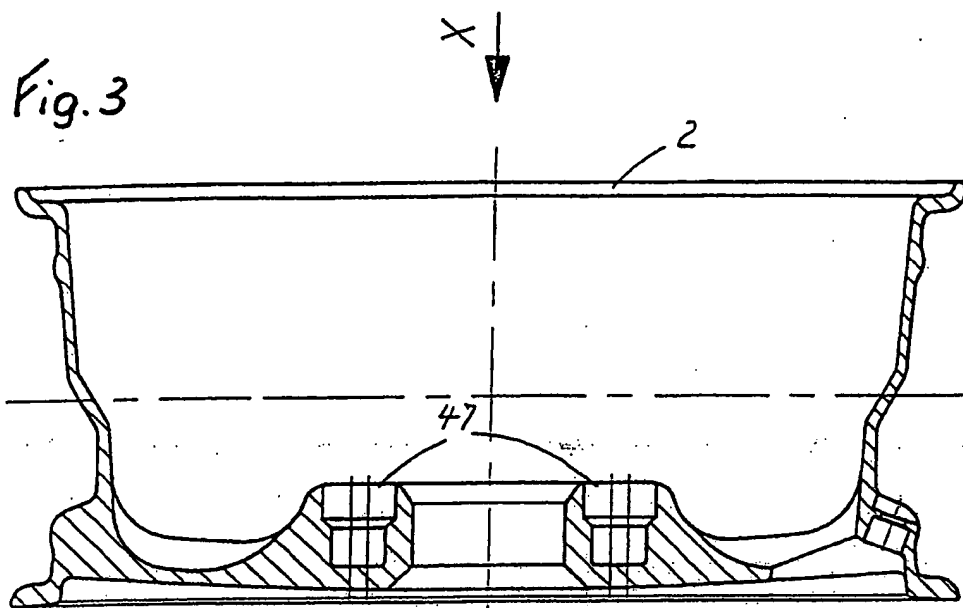


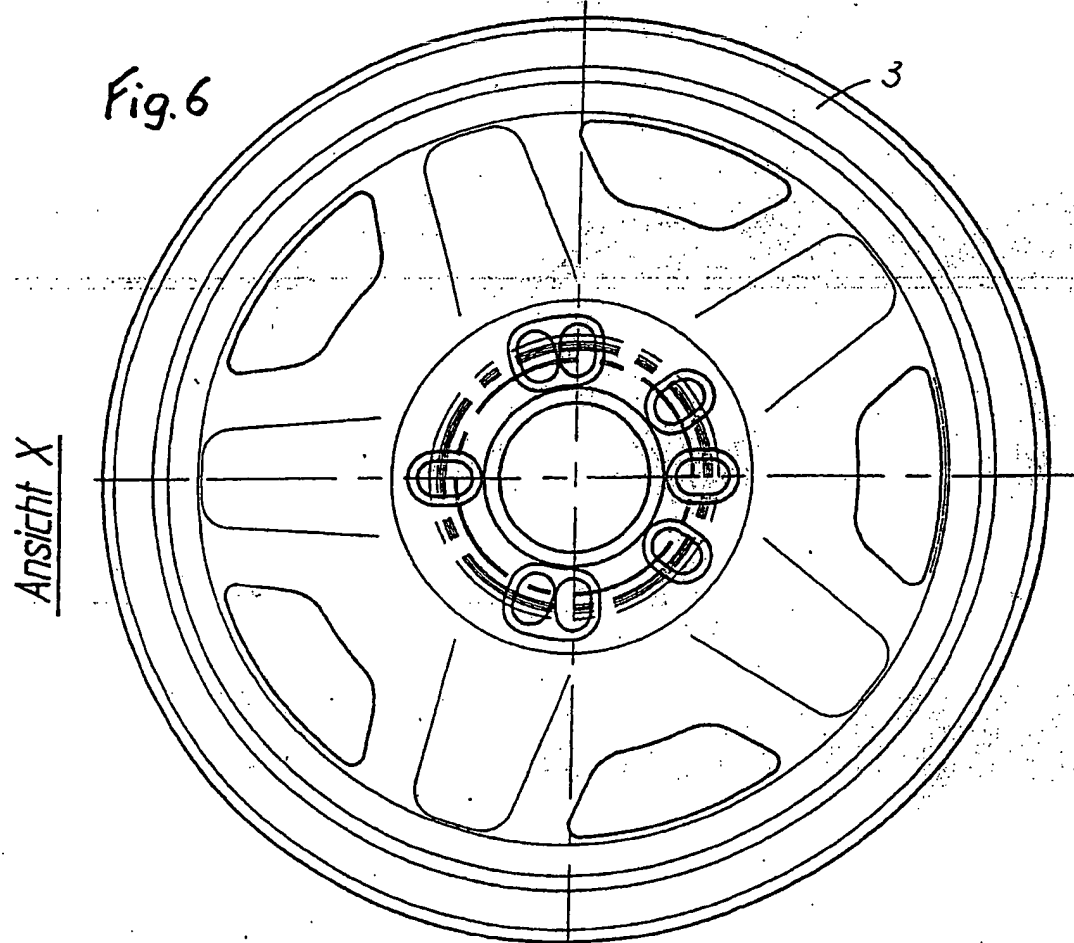
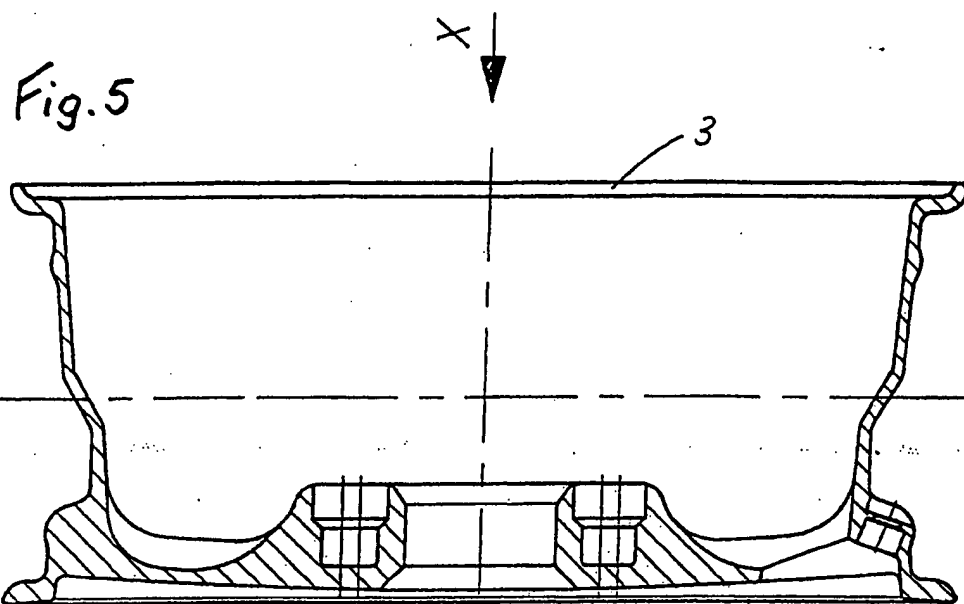
Fig. 2

Ansicht X





Ansicht X



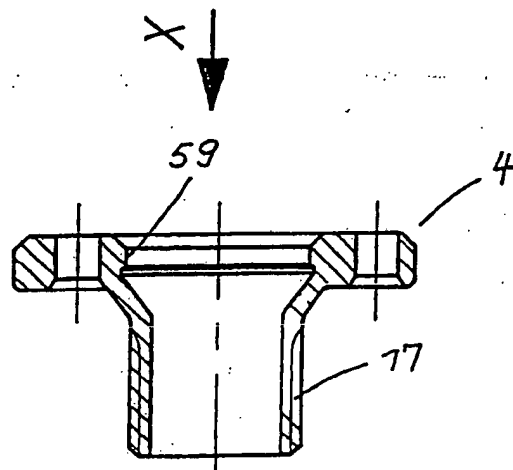
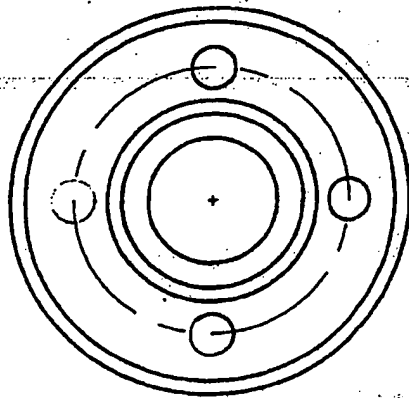


Fig. 7

Ansicht X



Ansicht X

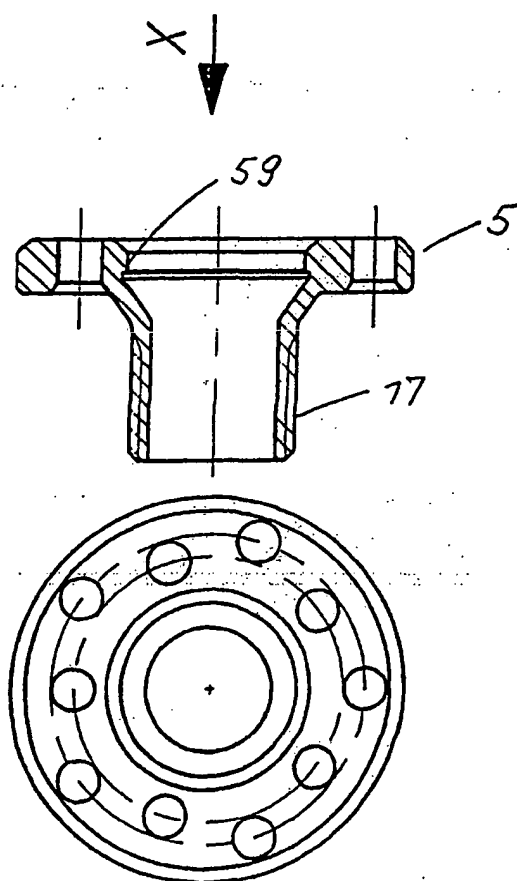


Fig. 8

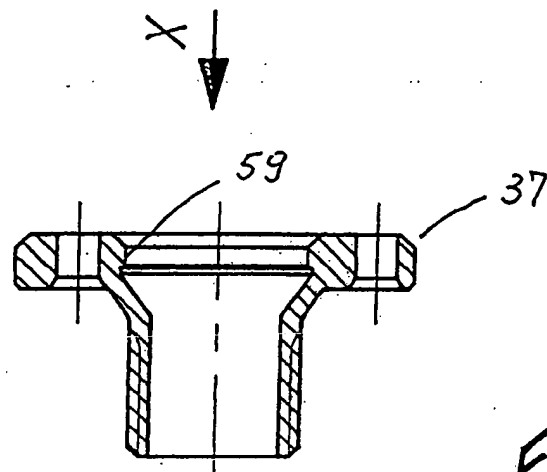


Fig. 9

Ansicht X

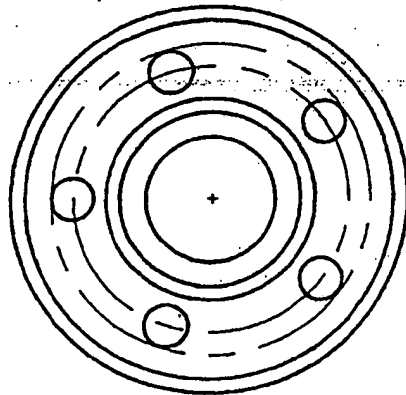


Fig. 10

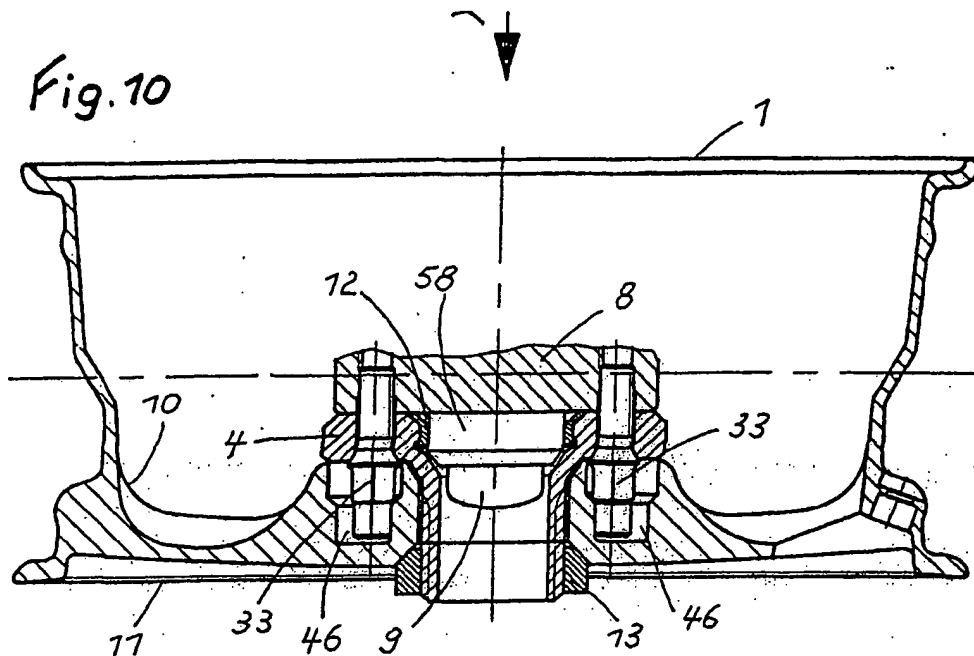
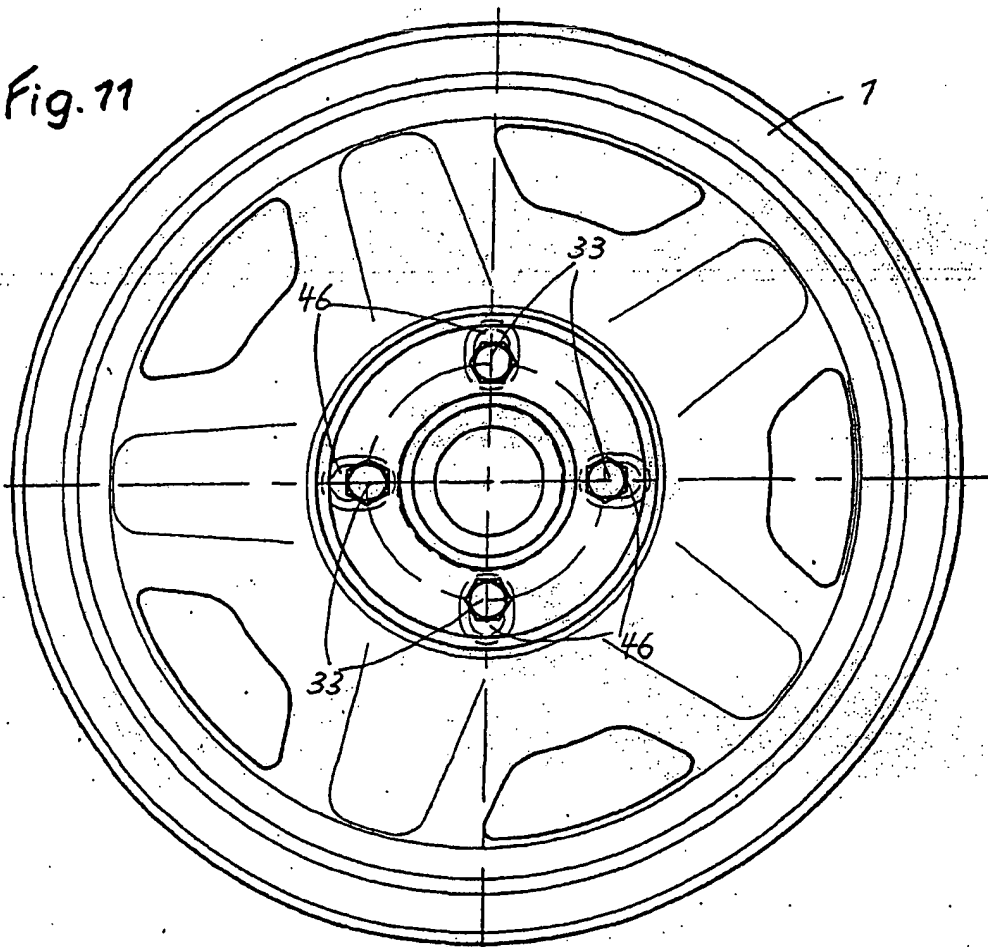


Fig. 11

Ansicht X



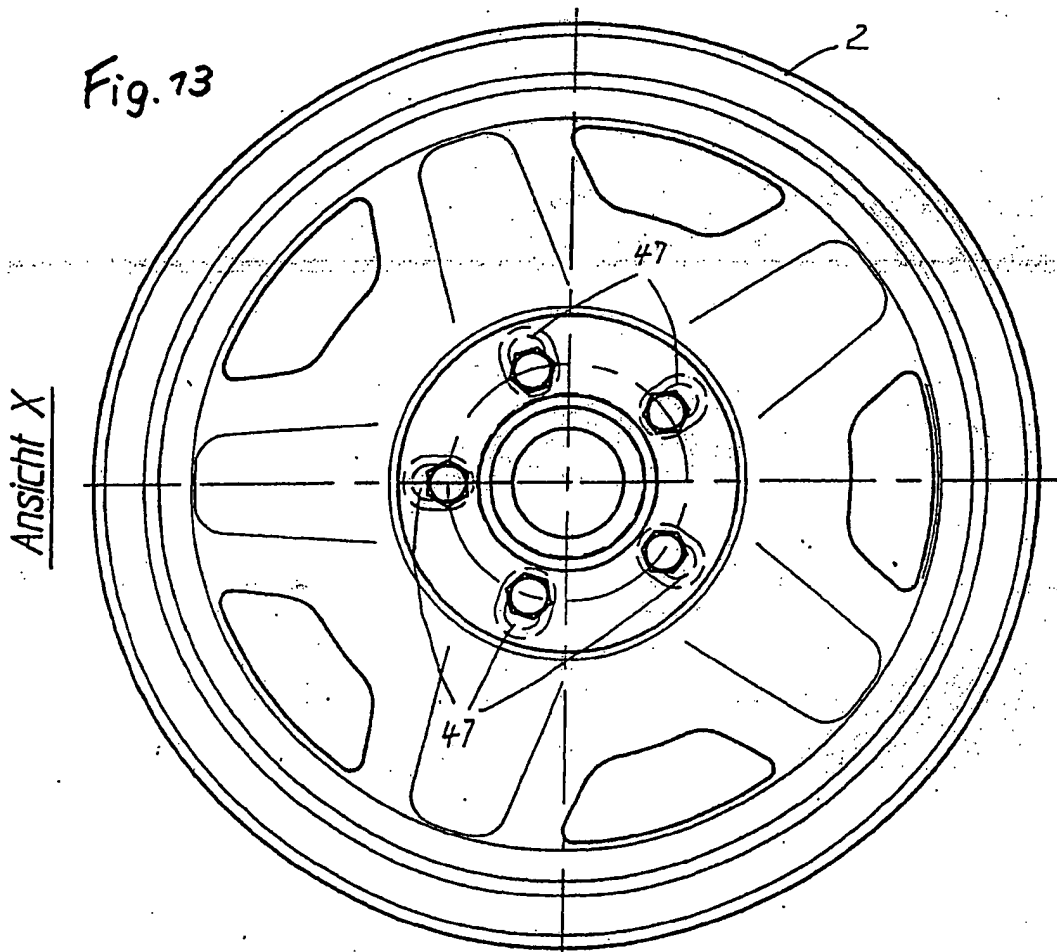
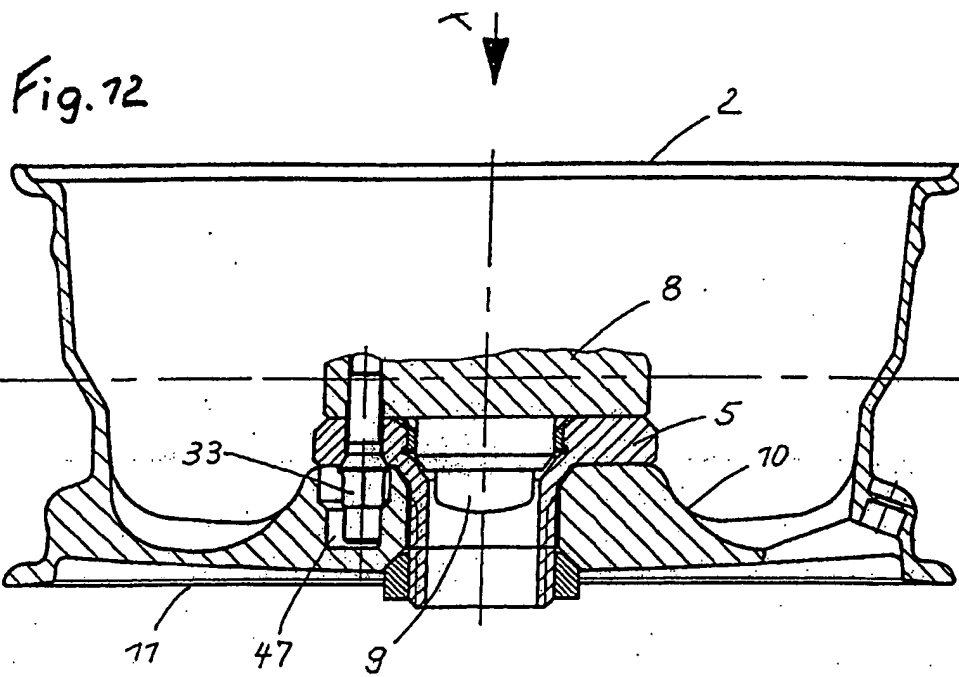


Fig. 14

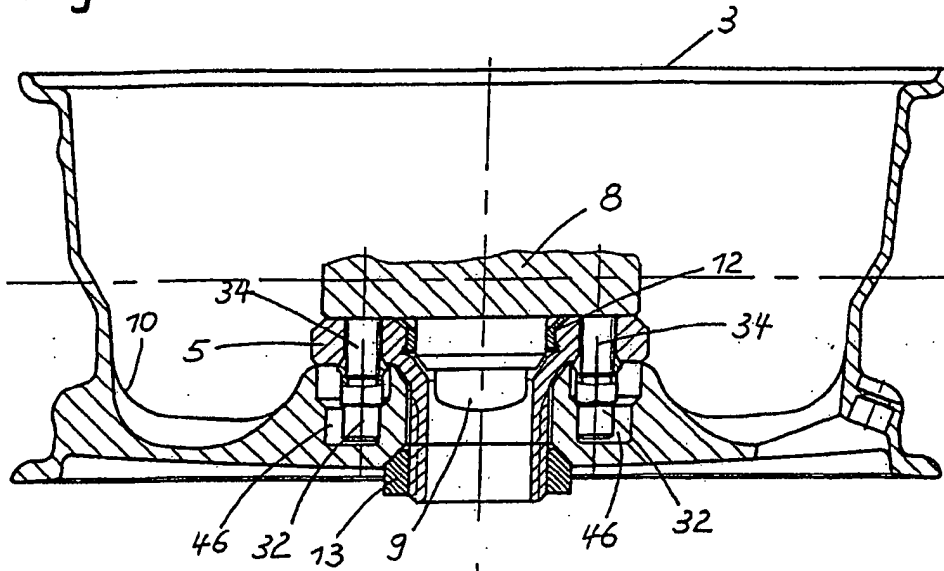
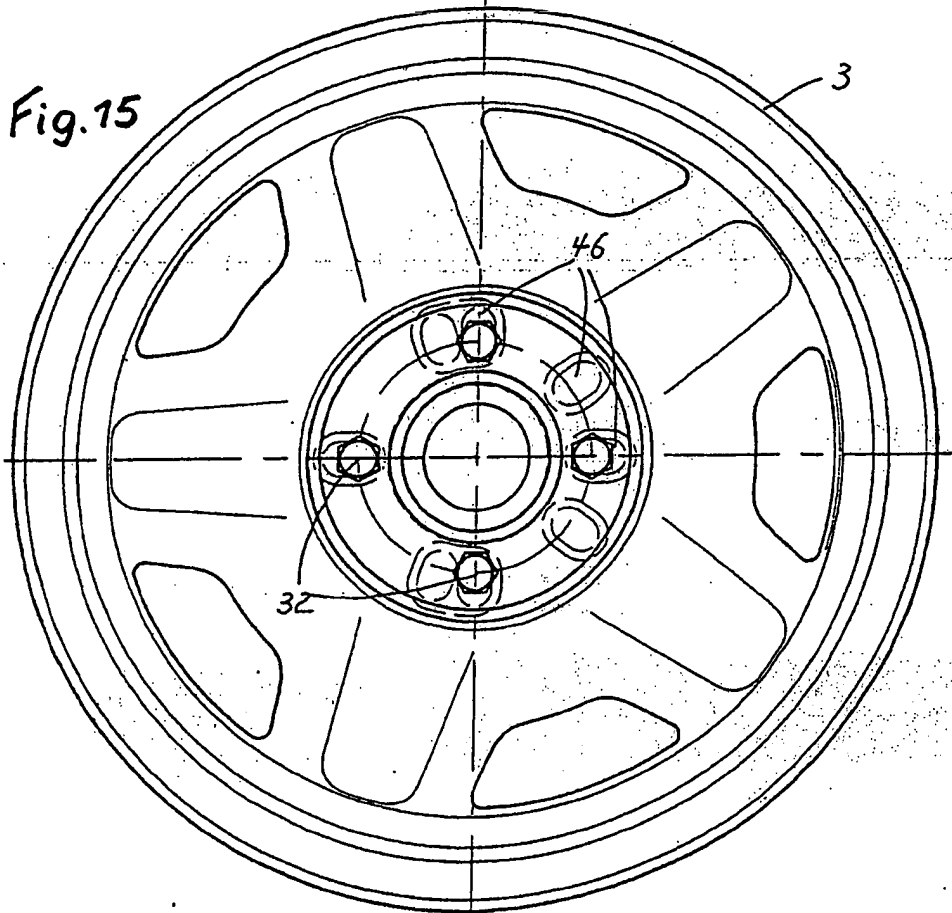


Fig. 15



Ansicht X

Fig. 16

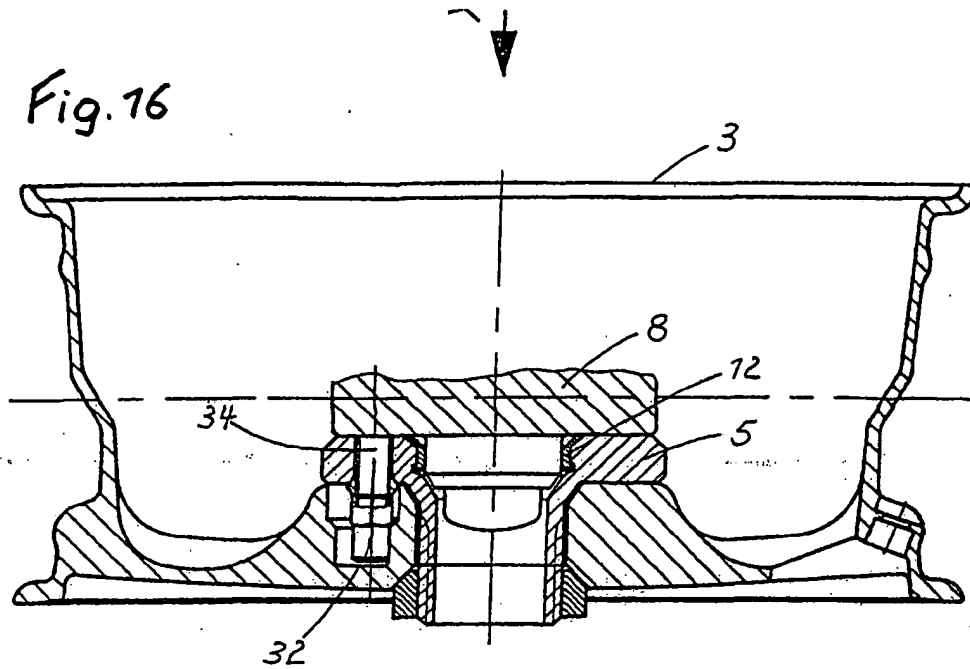
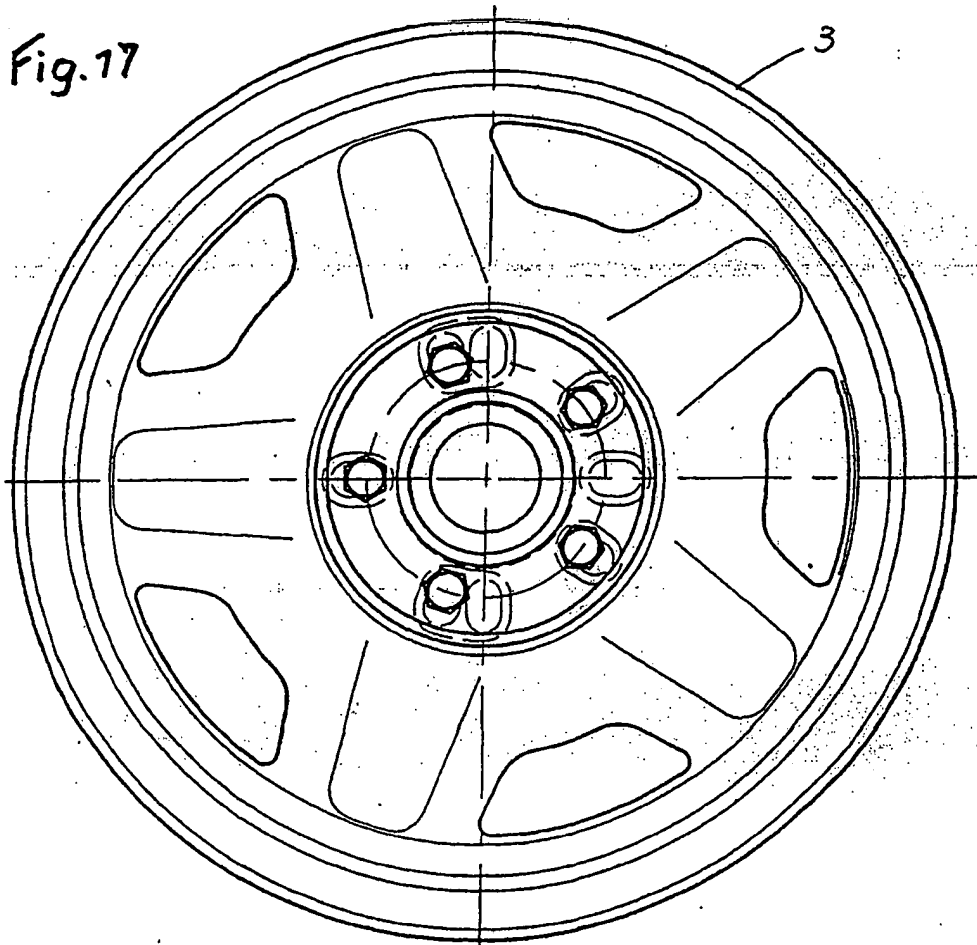


Fig. 17

Ansicht X



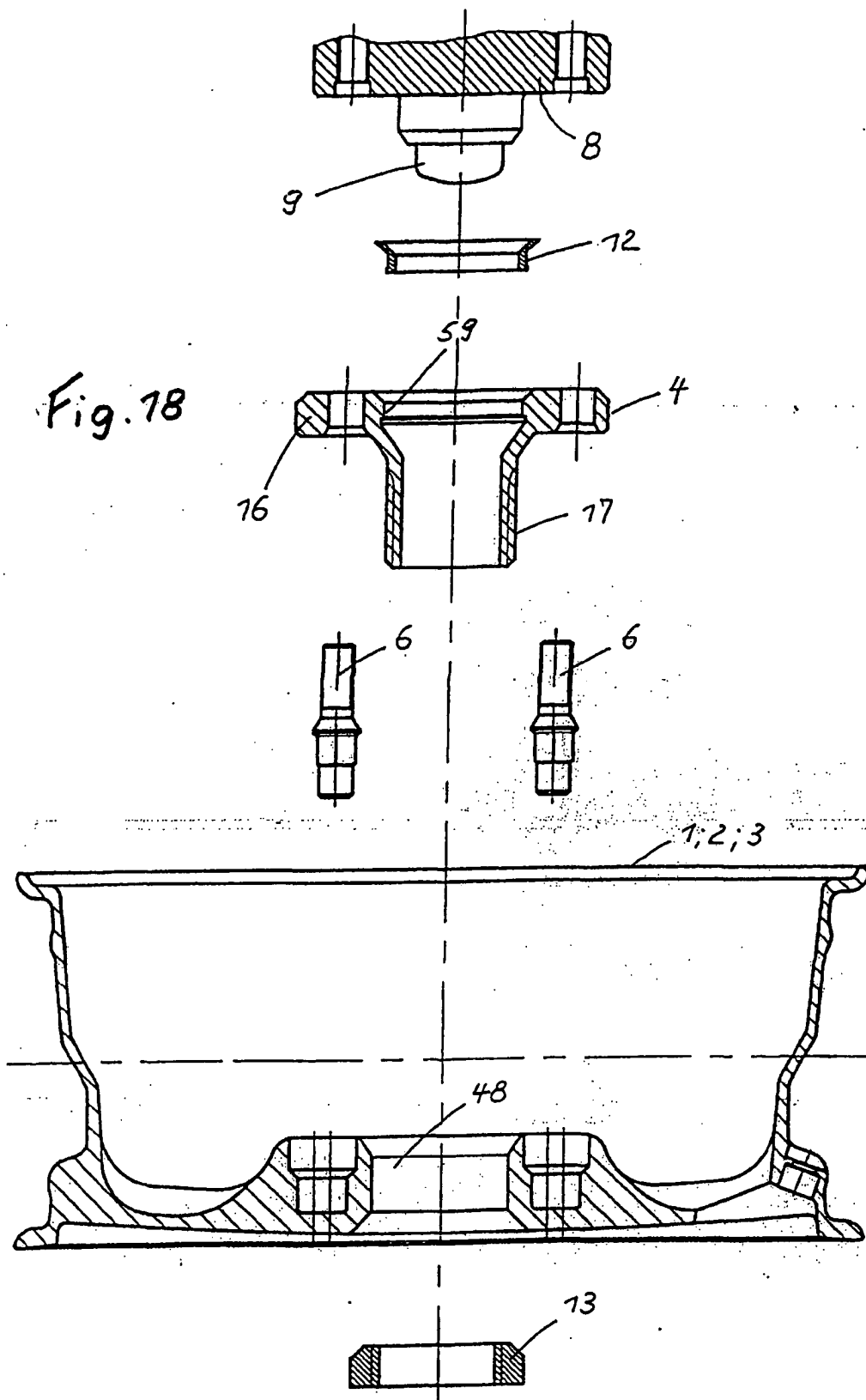


Fig. 19

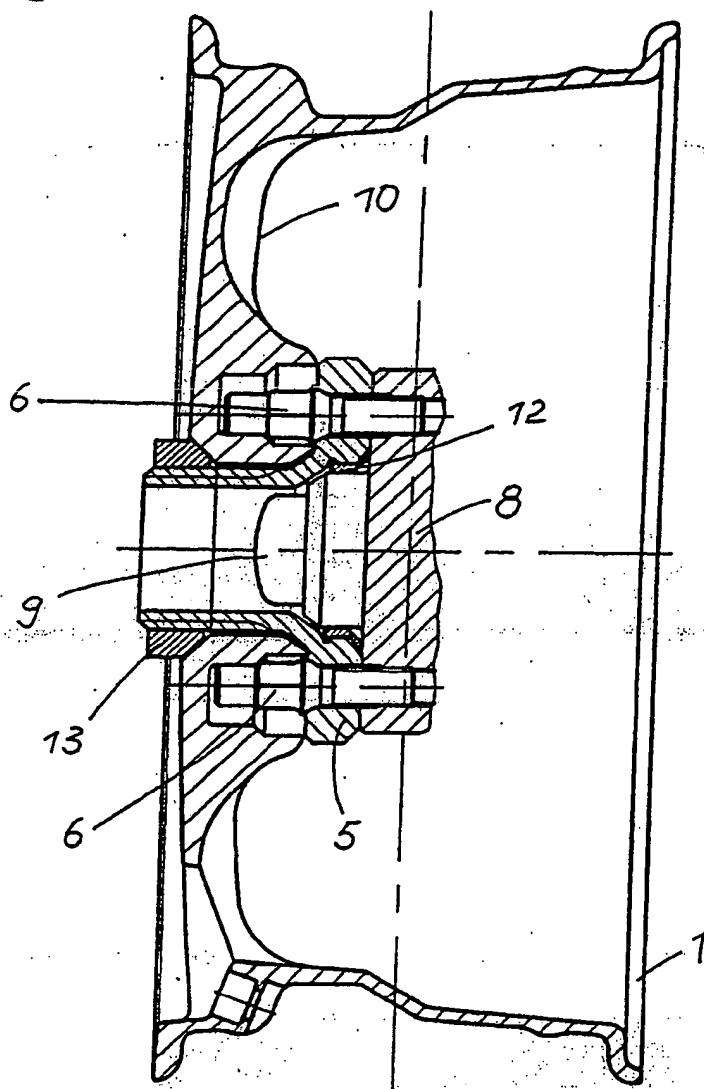


Fig. 20

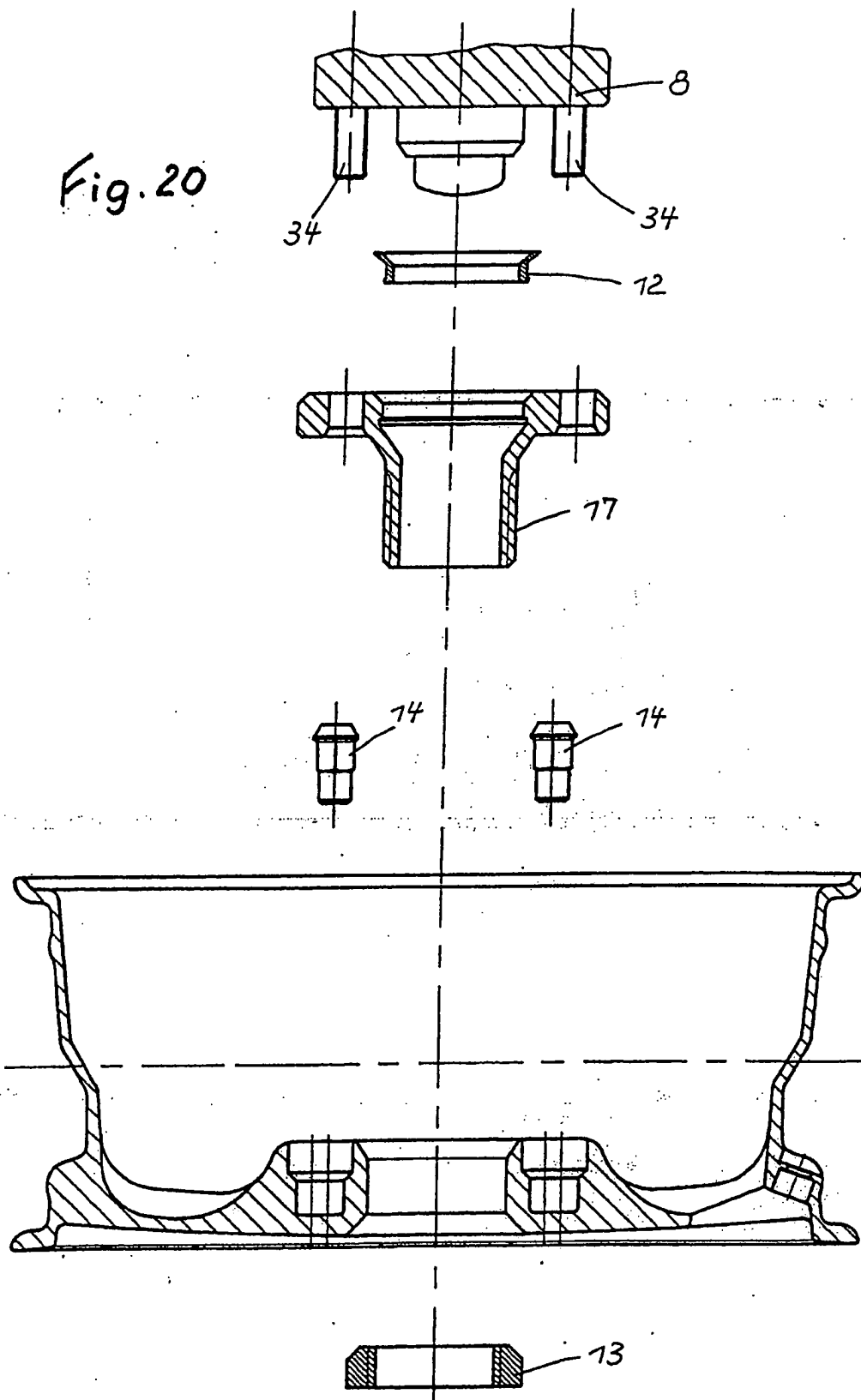


Fig. 21

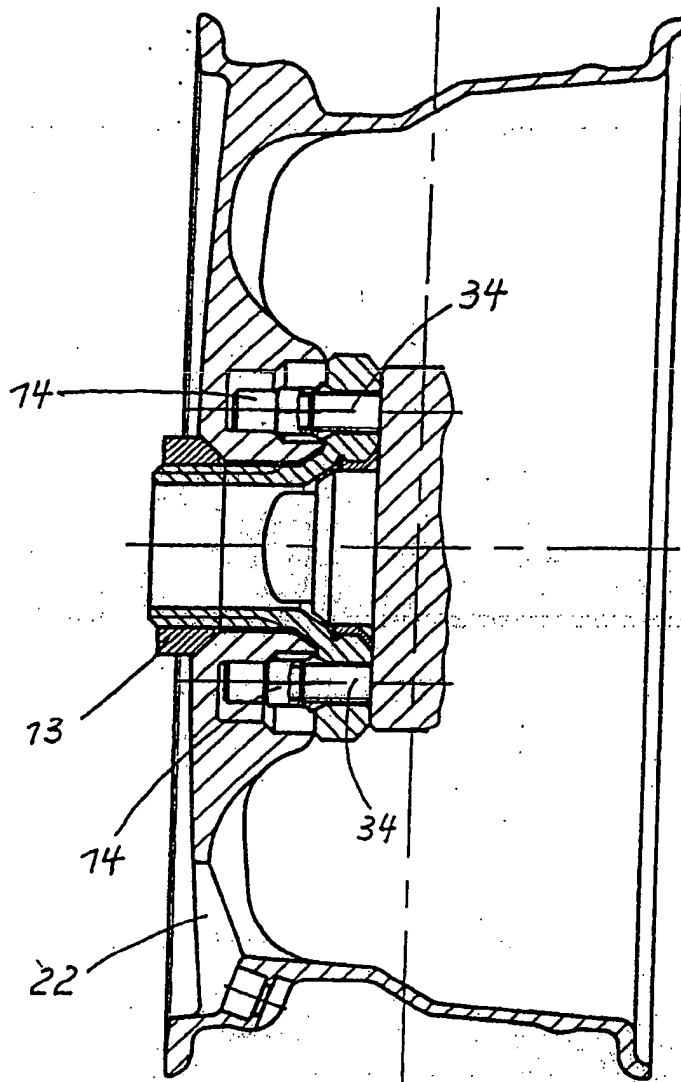


Fig. 22

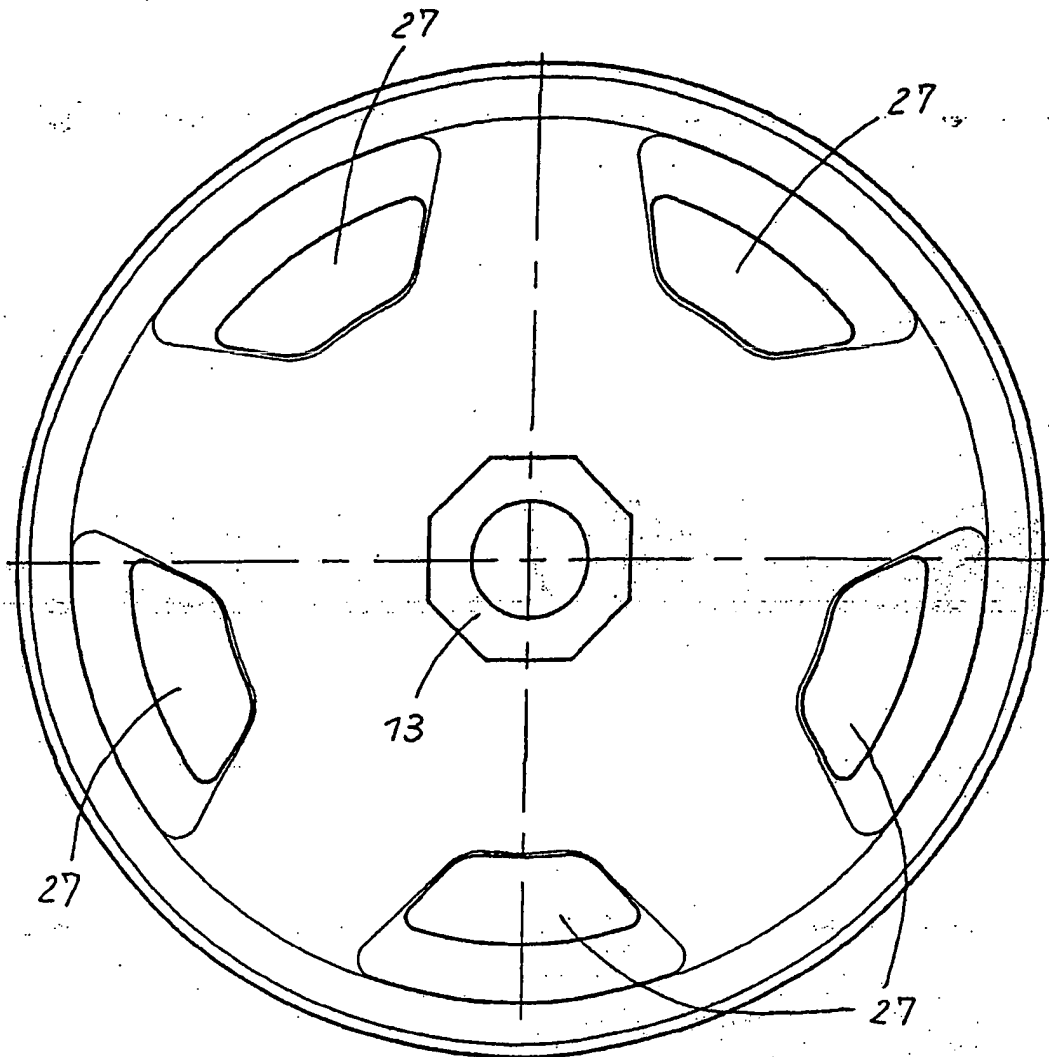


Fig. 23

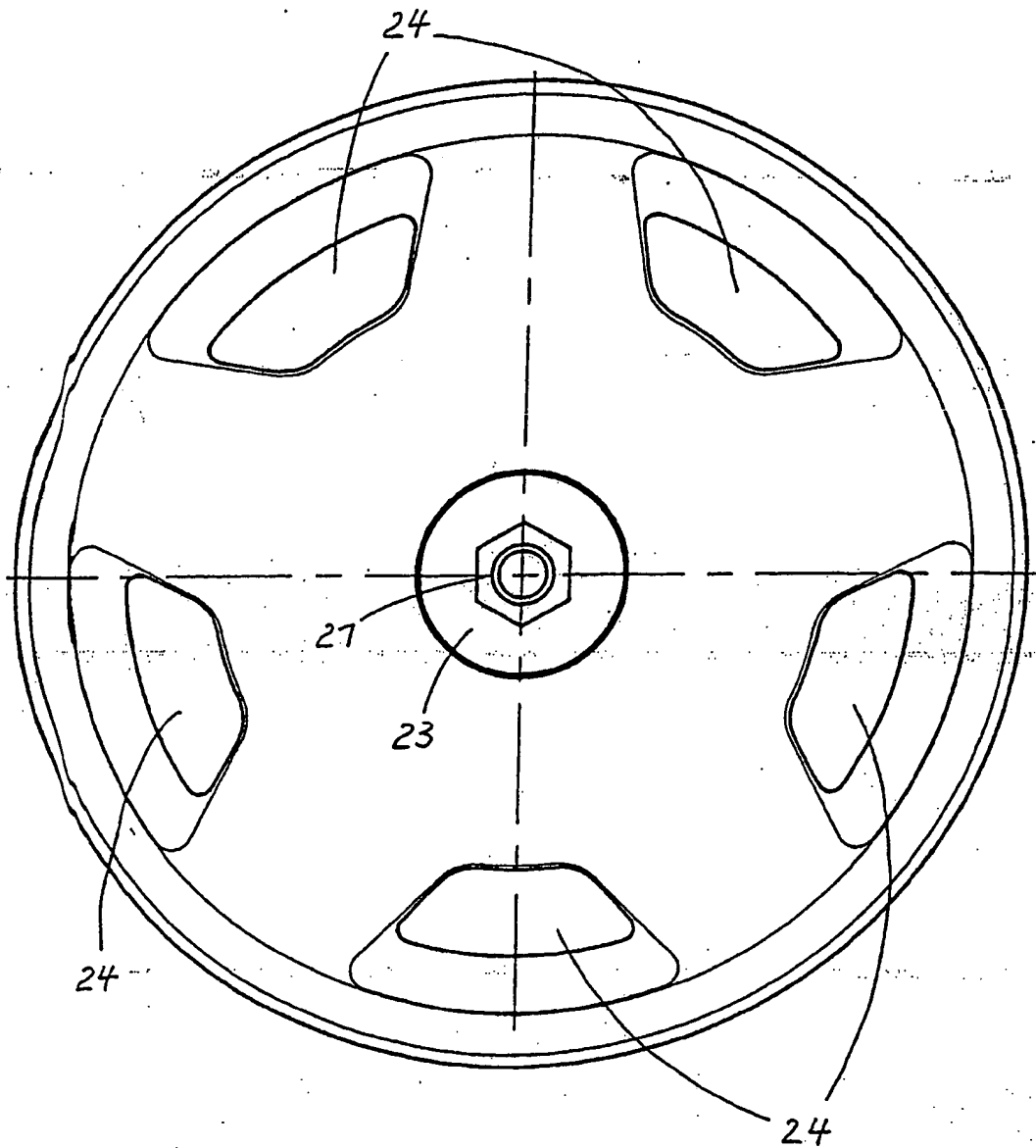


Fig. 24

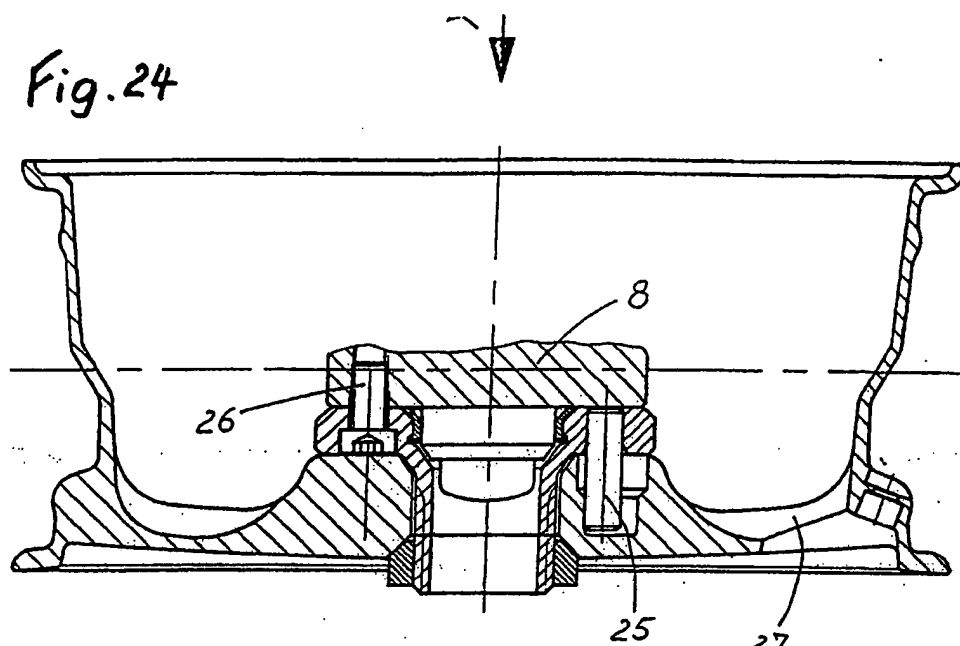


Fig. 25

Ansicht X

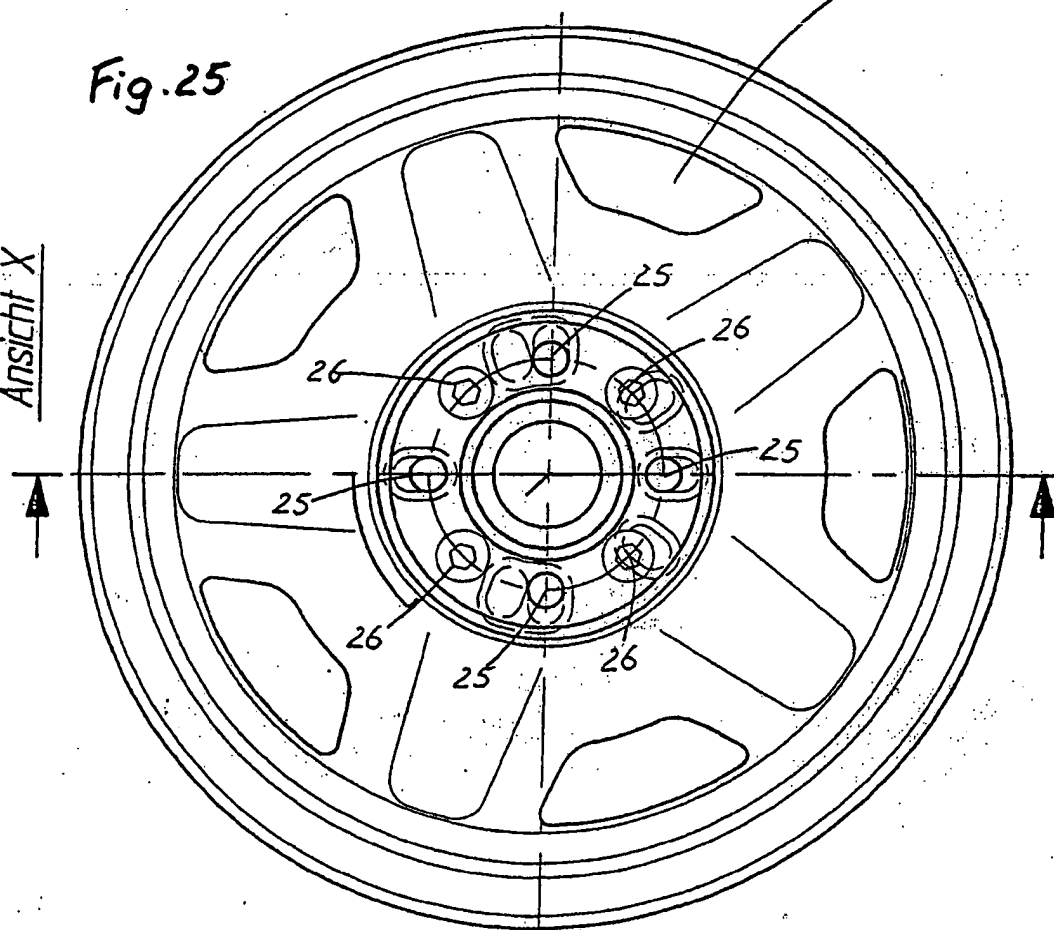


Fig. 26

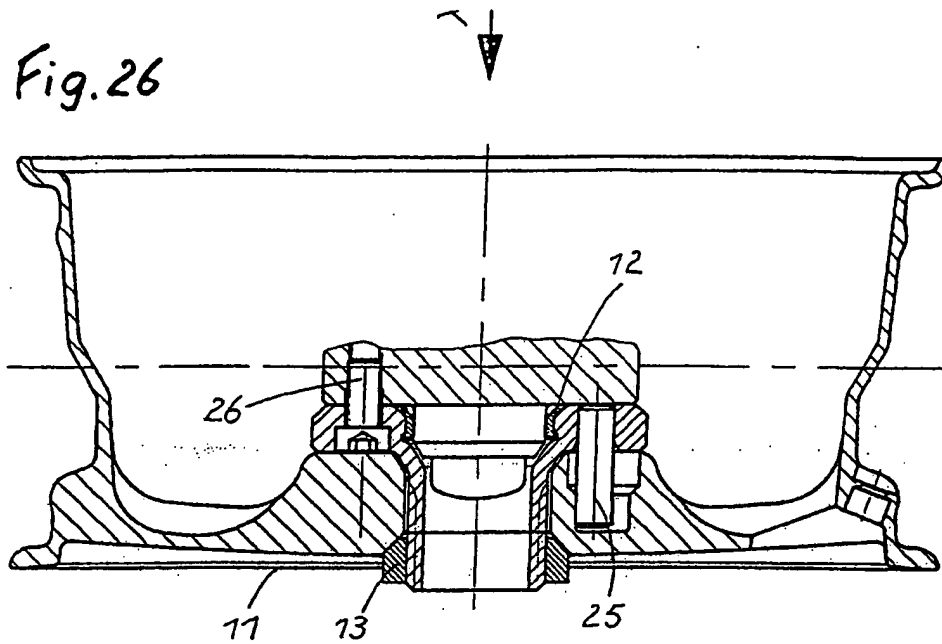


Fig. 27

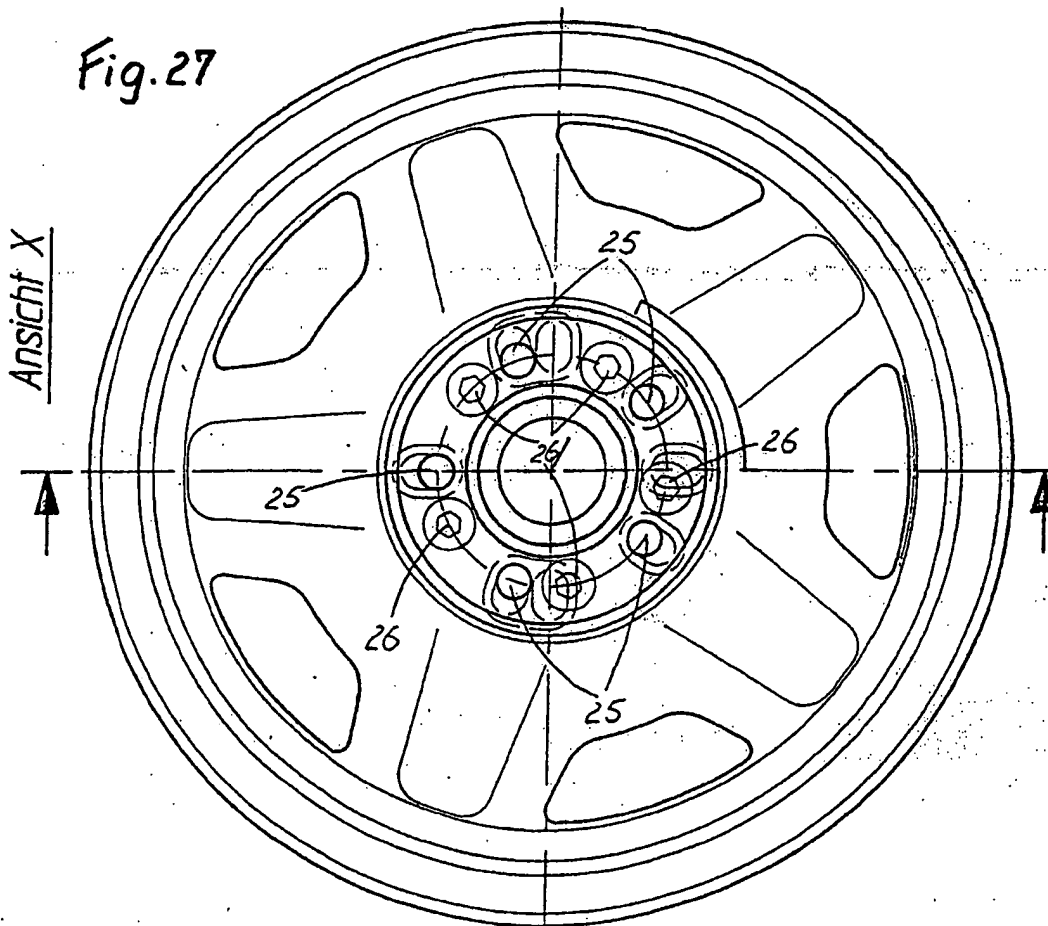


Fig. 28

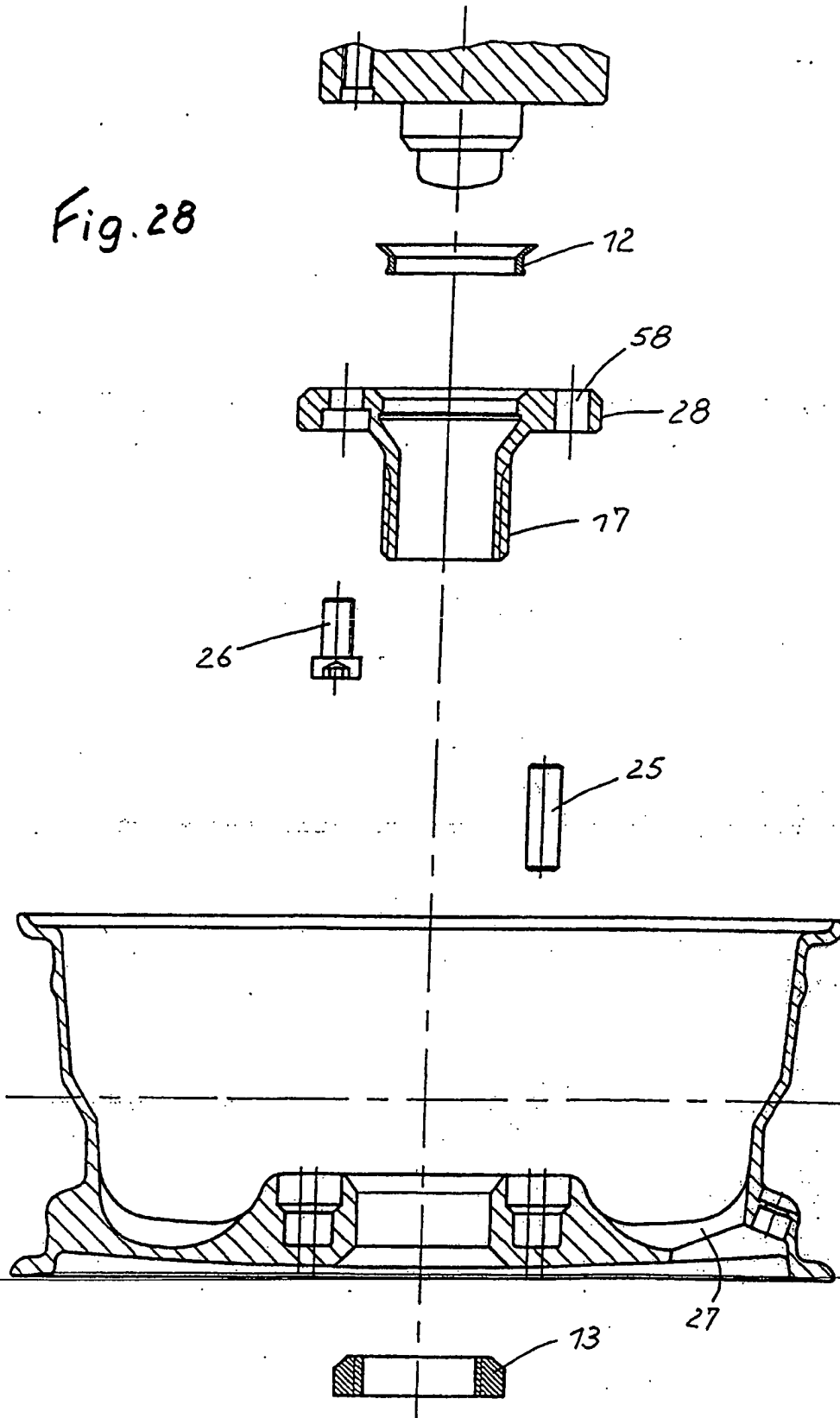
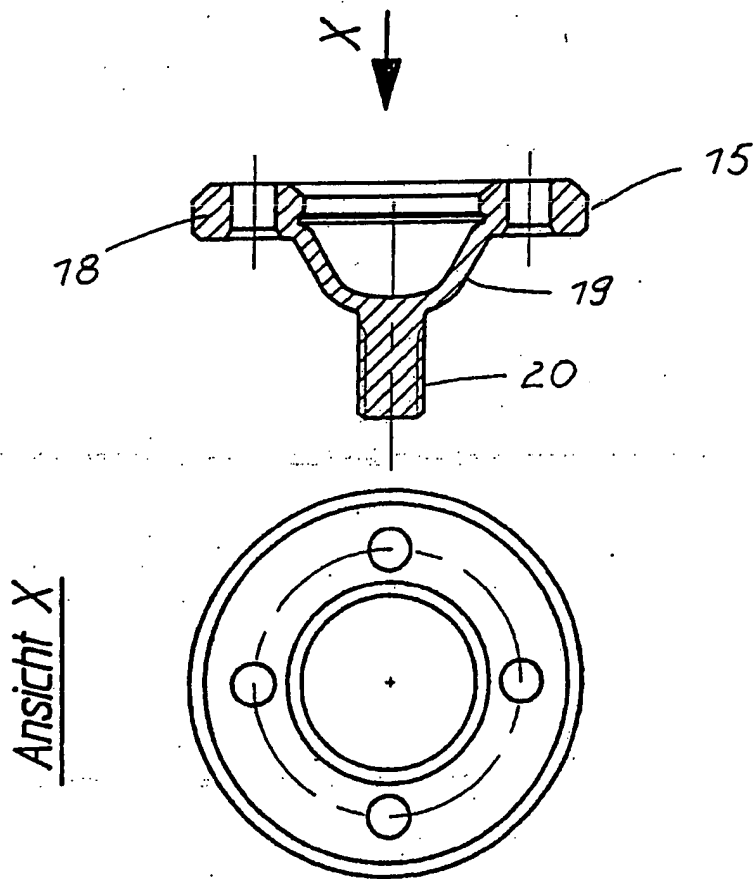


Fig. 29



Ansicht X

Fig. 30

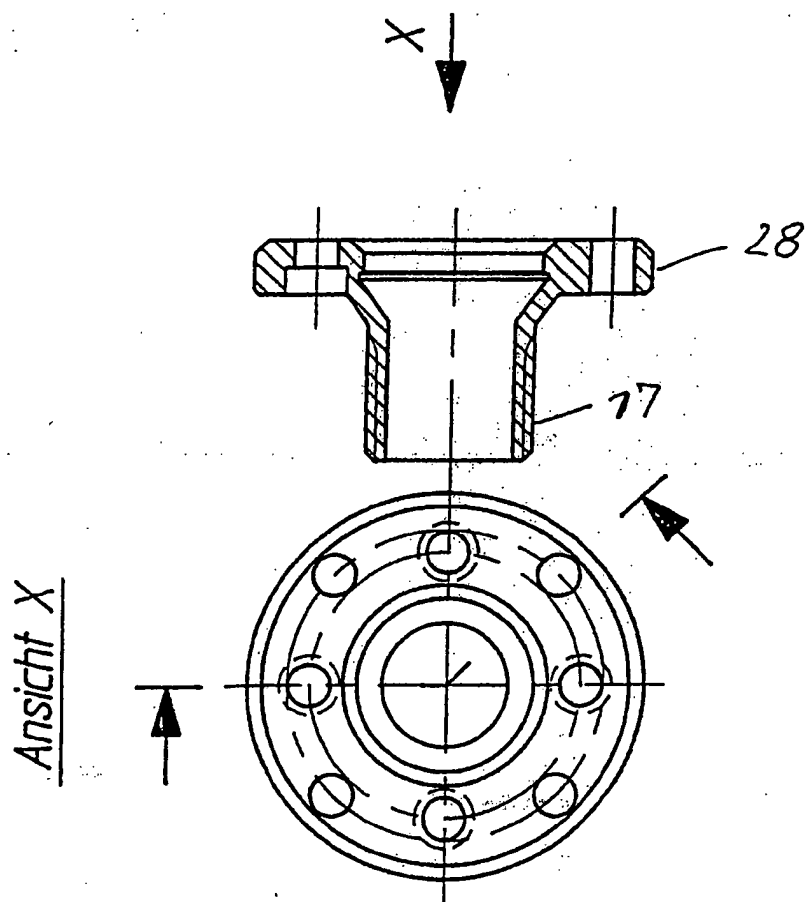


Fig. 31

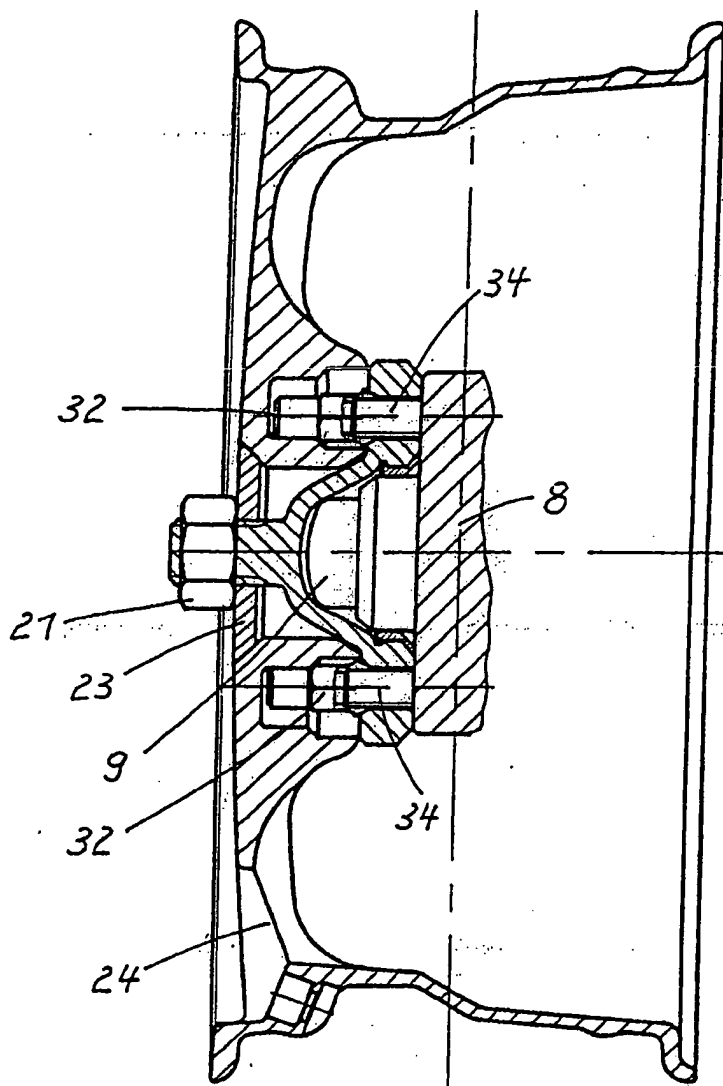


Fig. 32

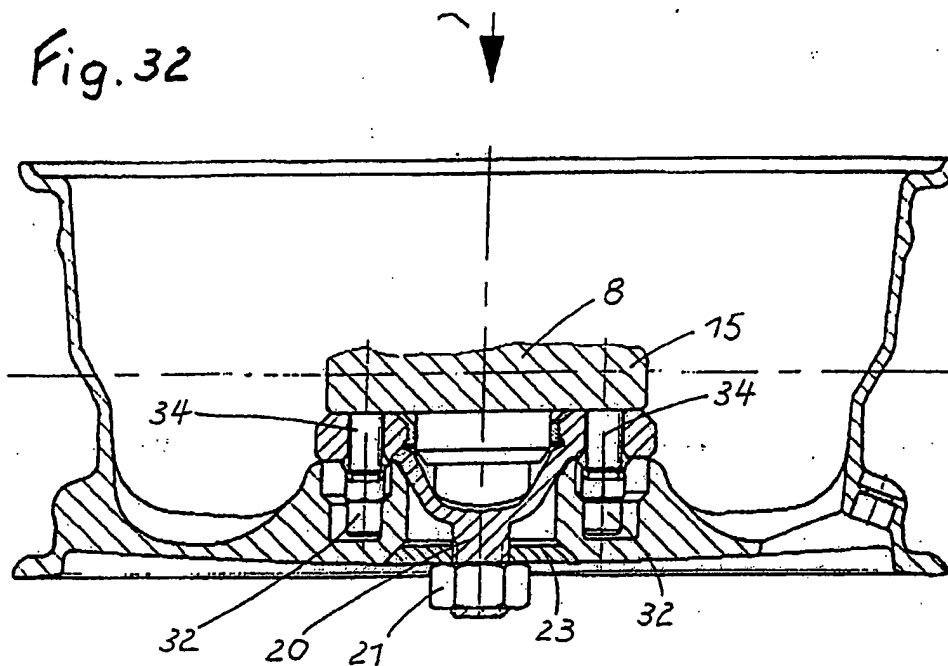


Fig. 33

Ansicht X

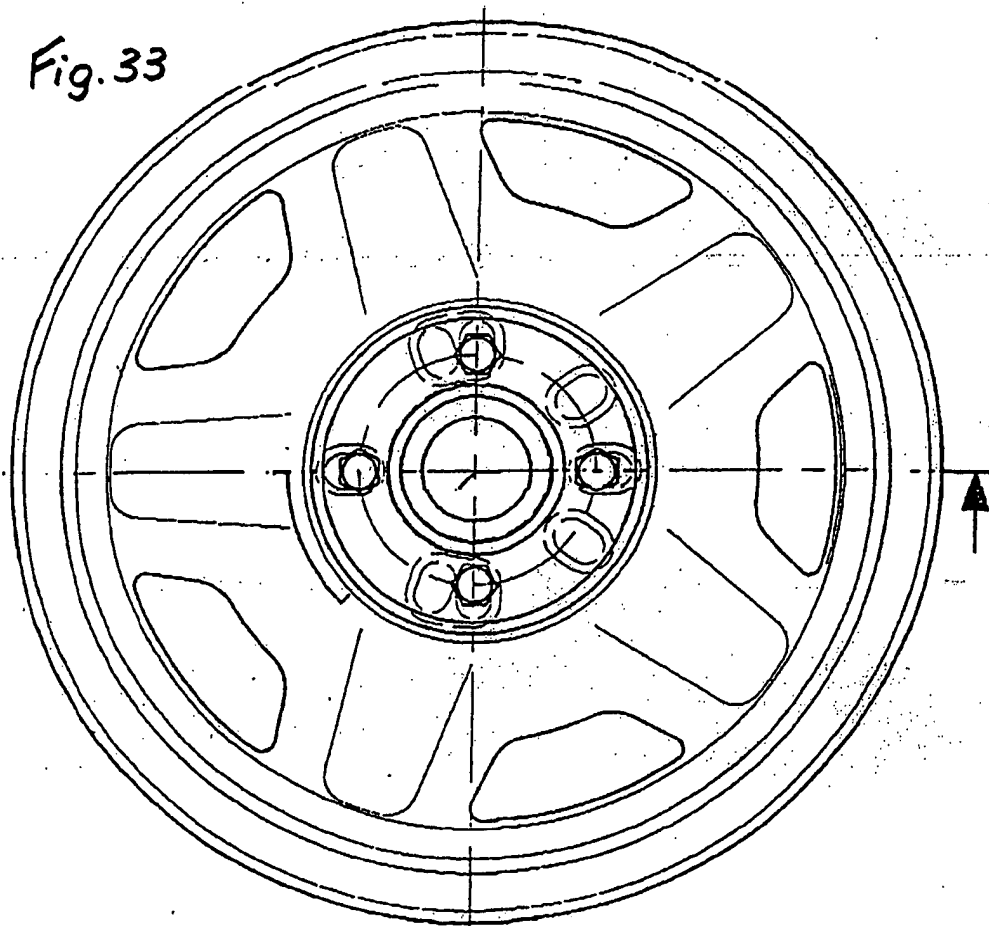


Fig. 34

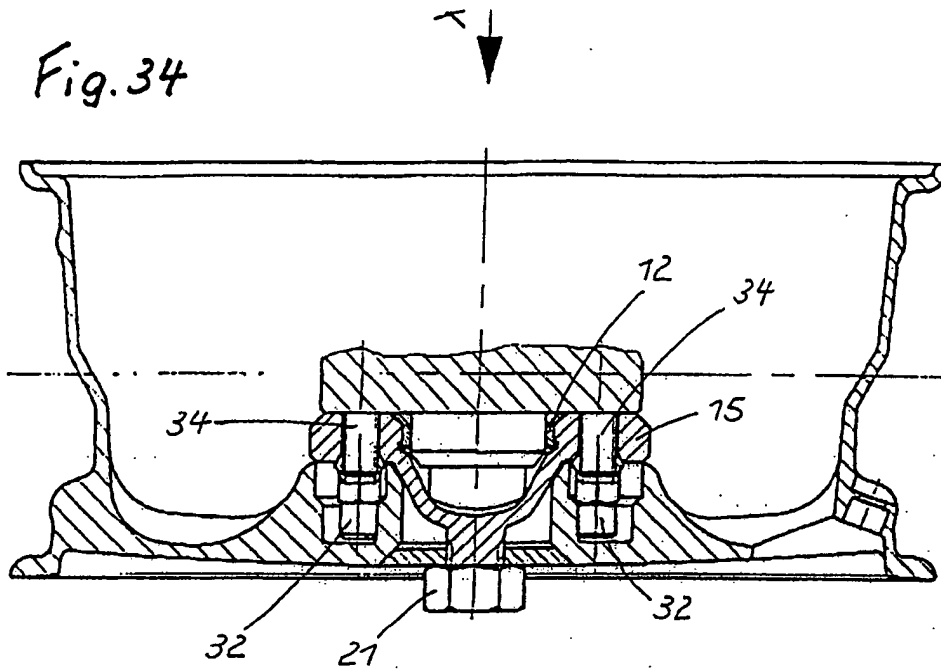


Fig. 35

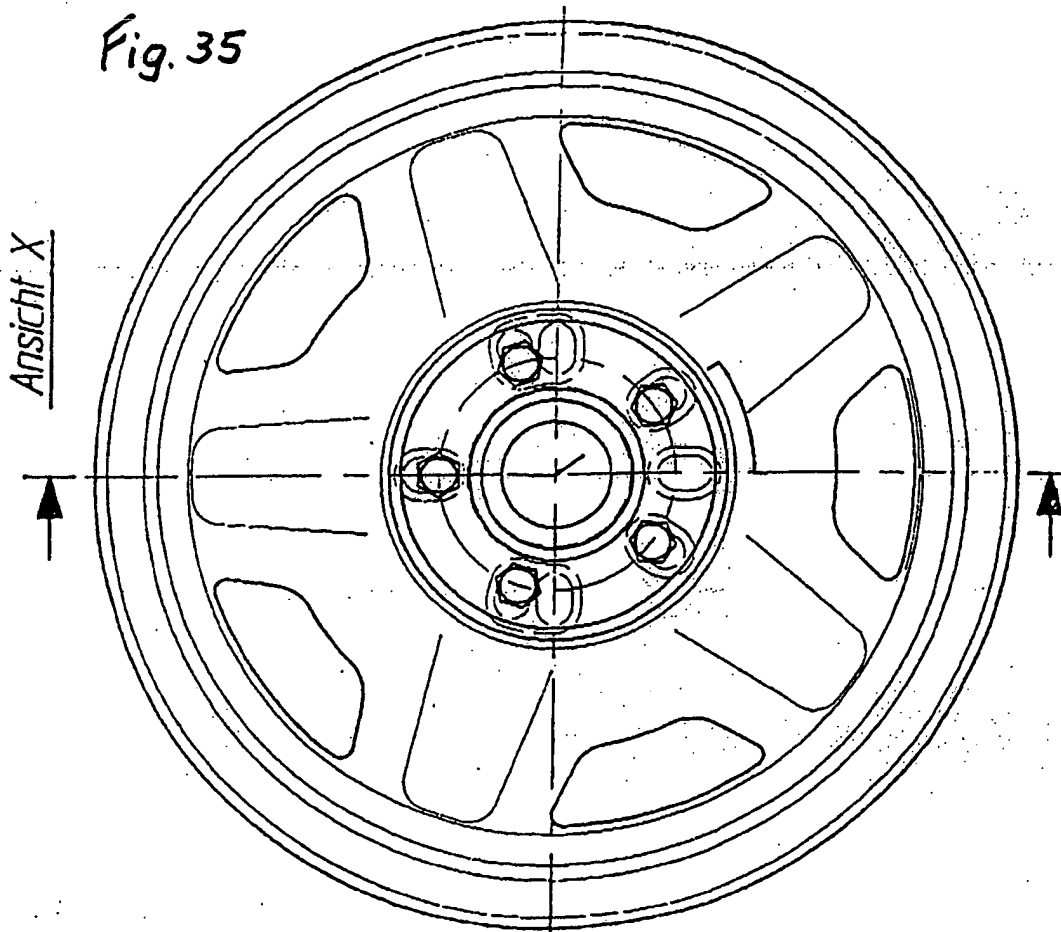


Fig. 36

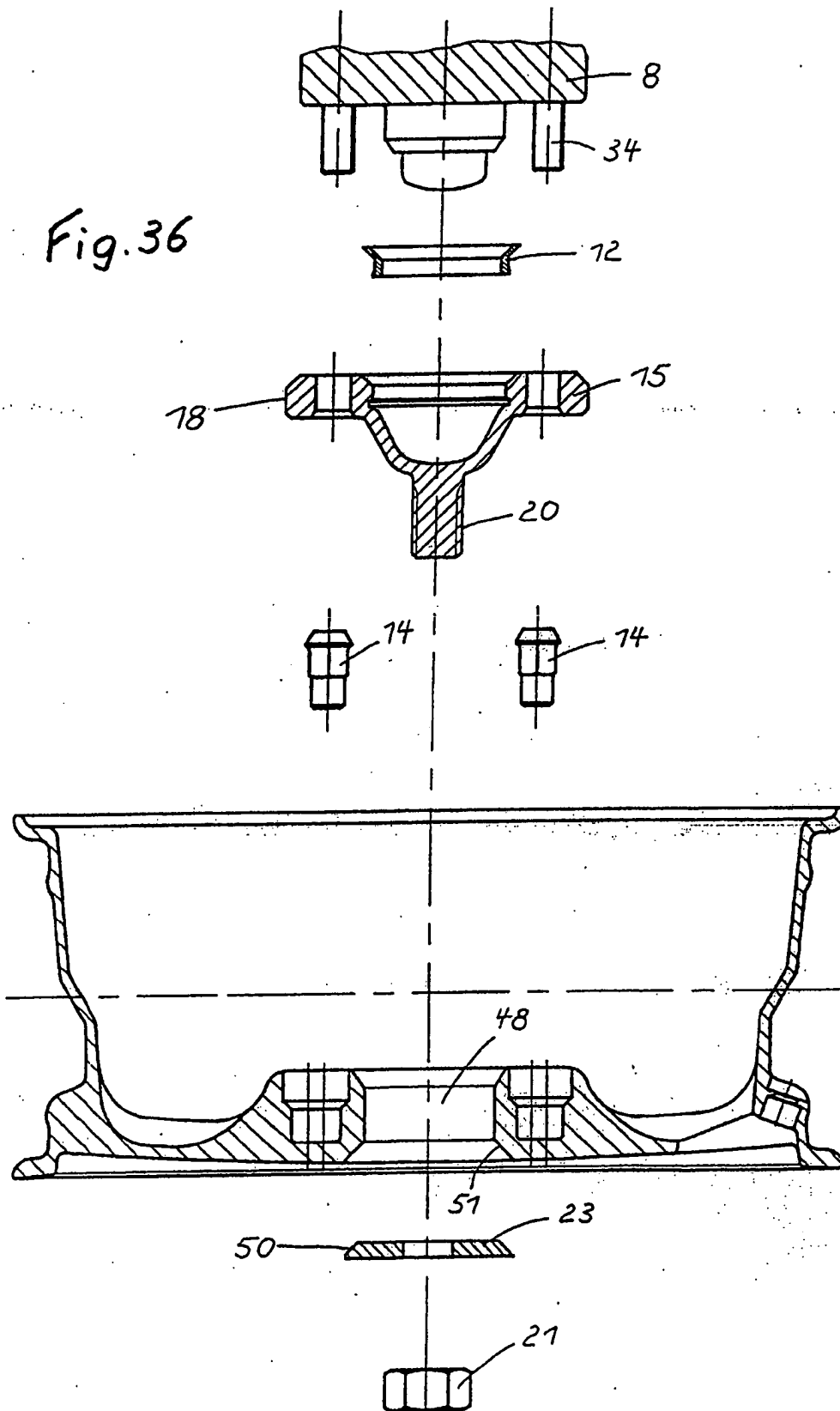


Fig. 37

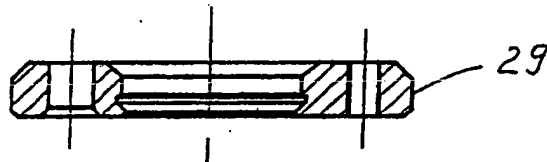


Fig. 38

Ansicht X

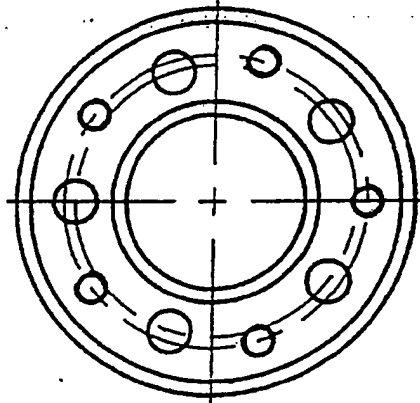


Fig. 39

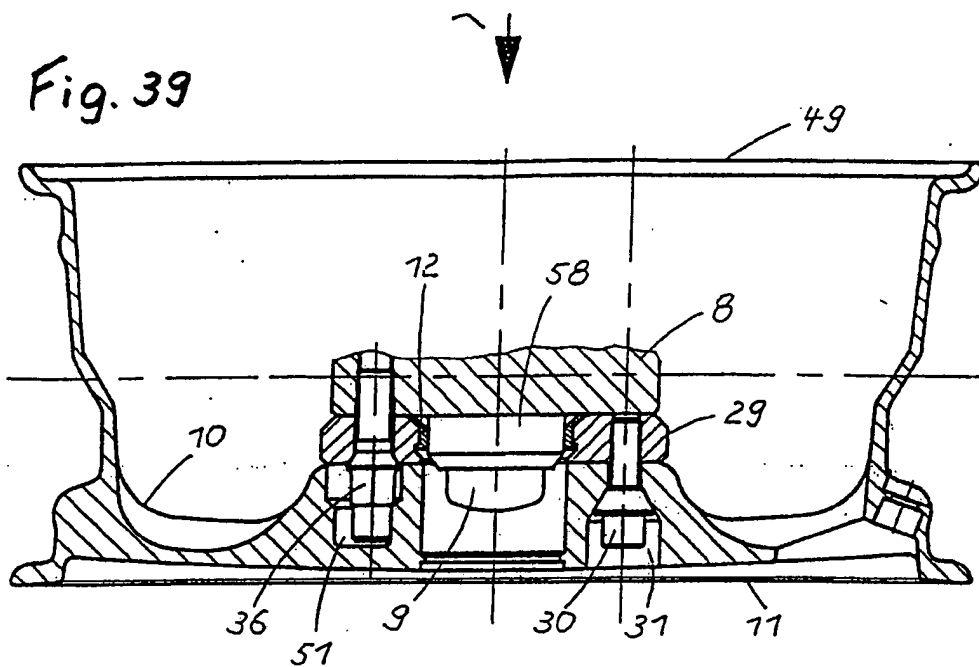
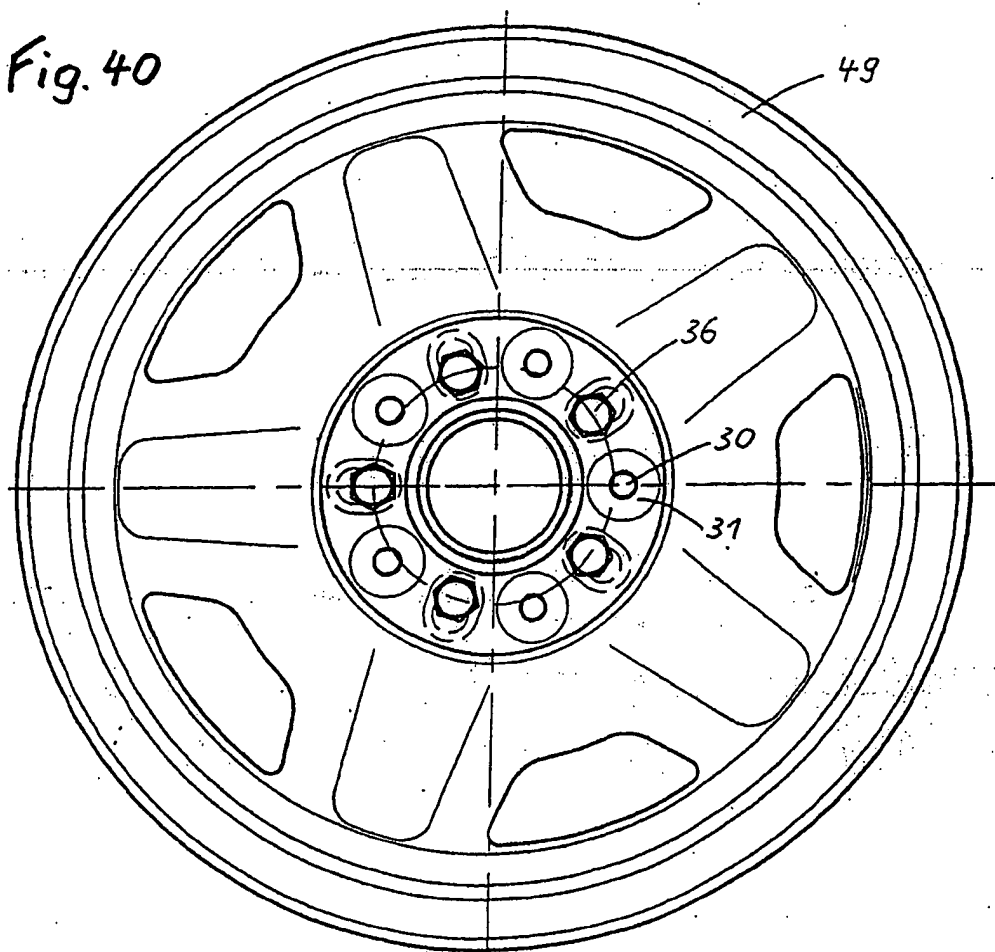


Fig. 40



Ansicht X

Fig. 41

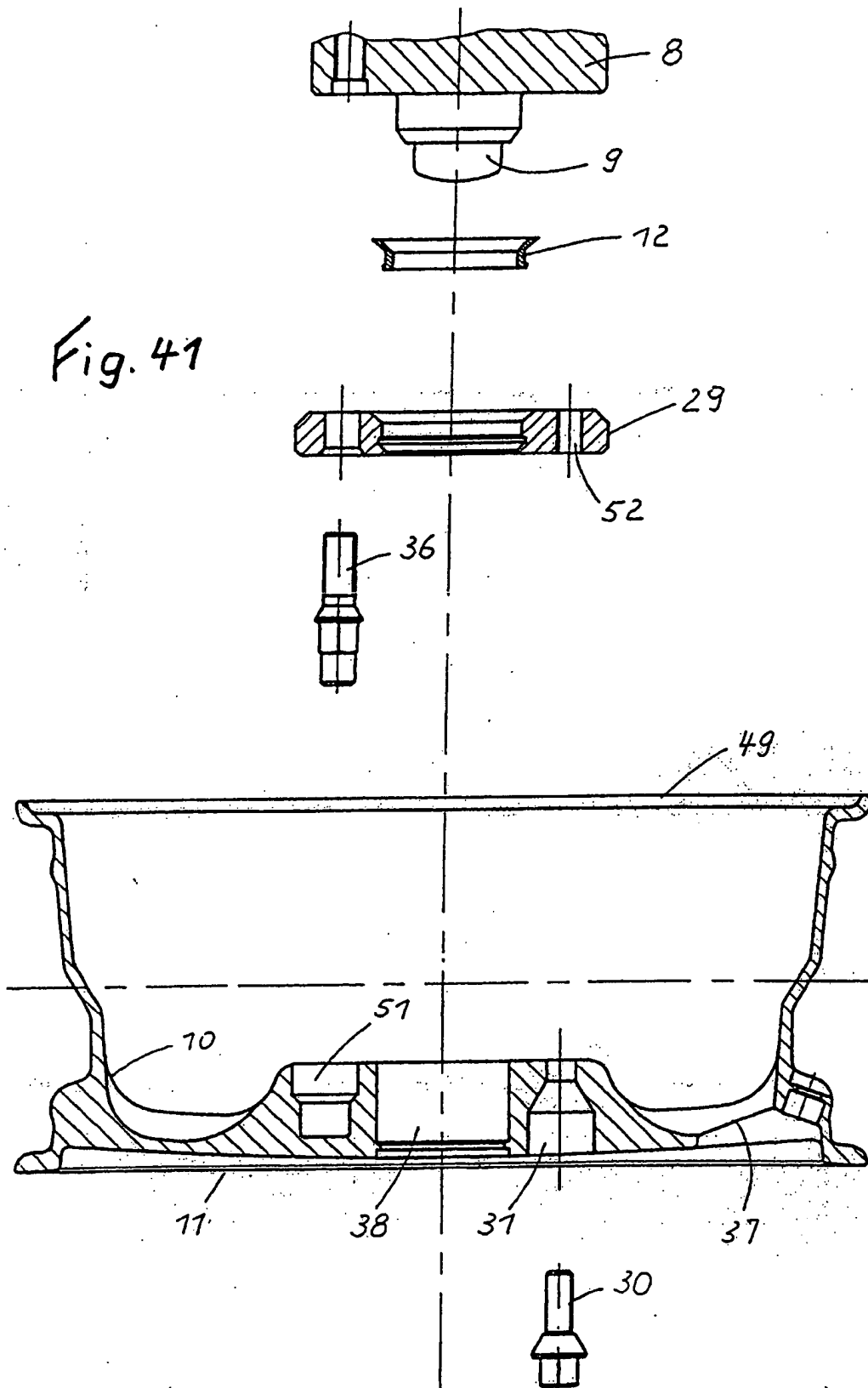


Fig. 42

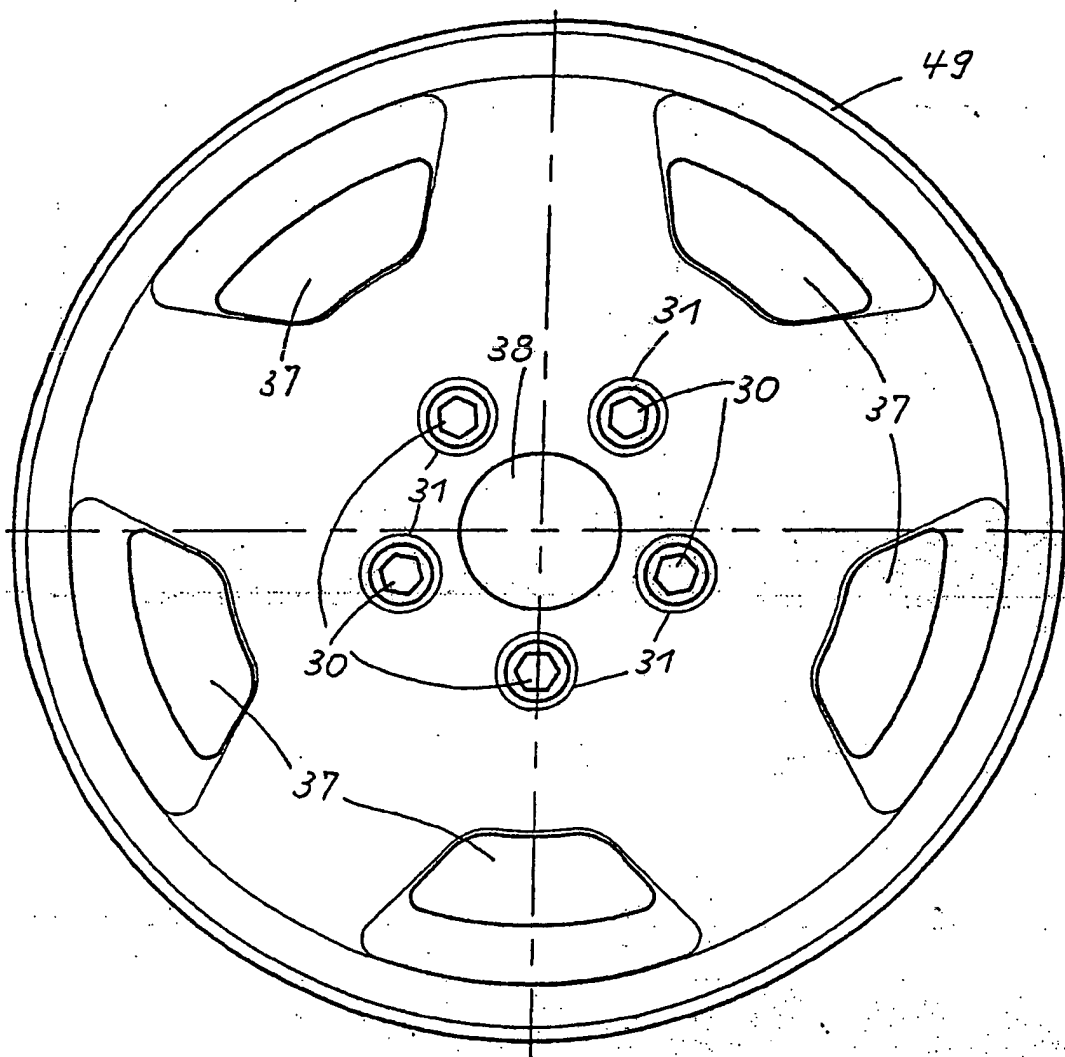


Fig. 43

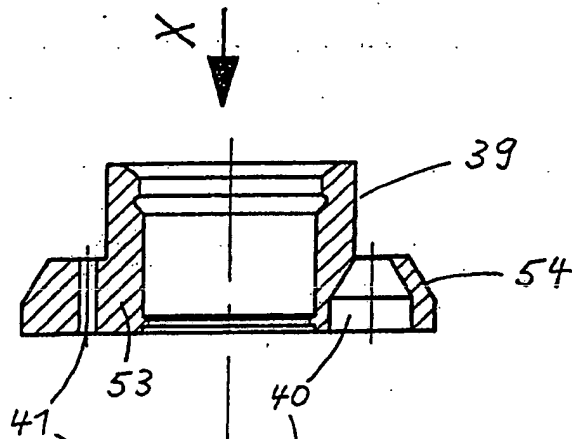


Fig. 44

Ansicht X

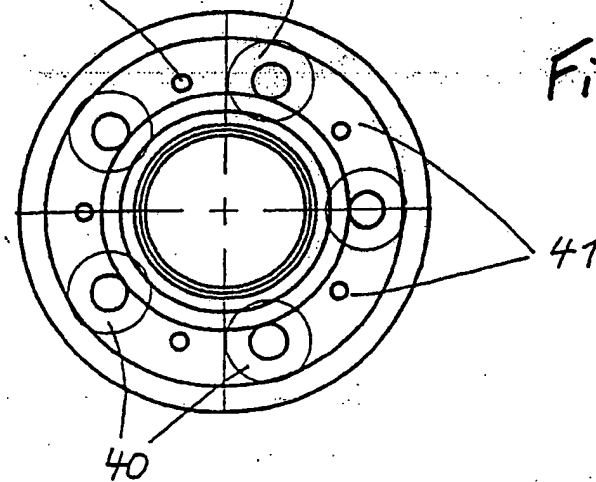


Fig. 45

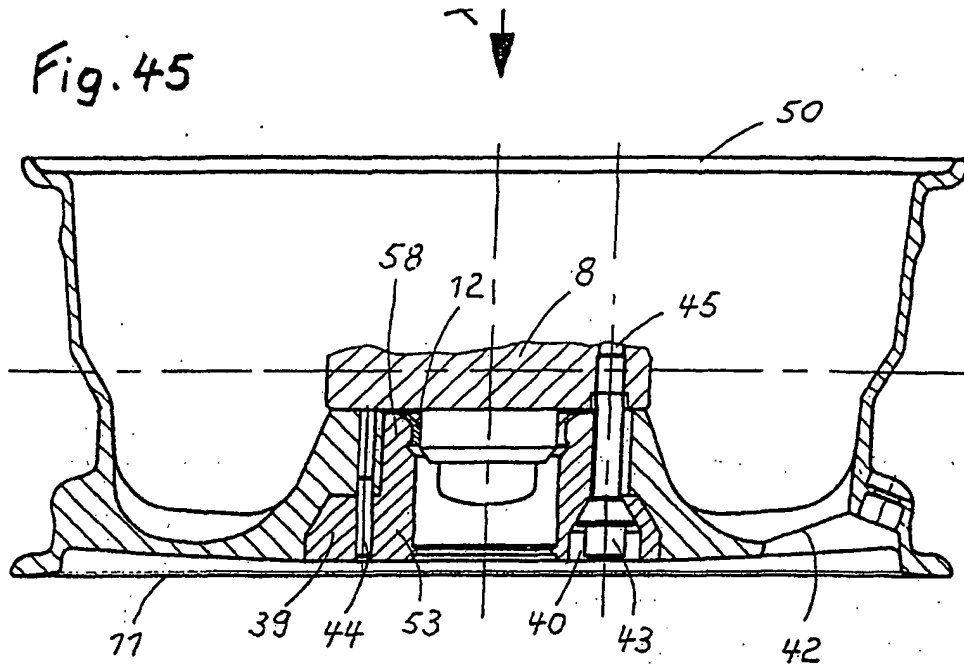
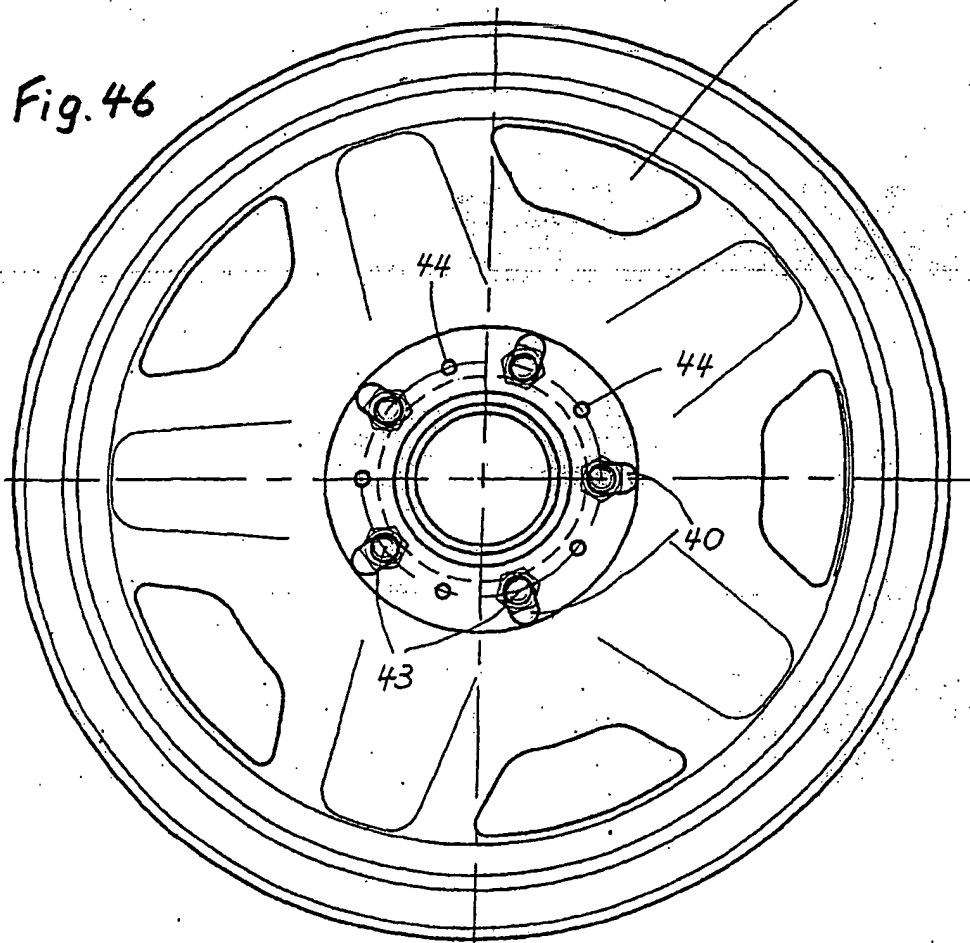
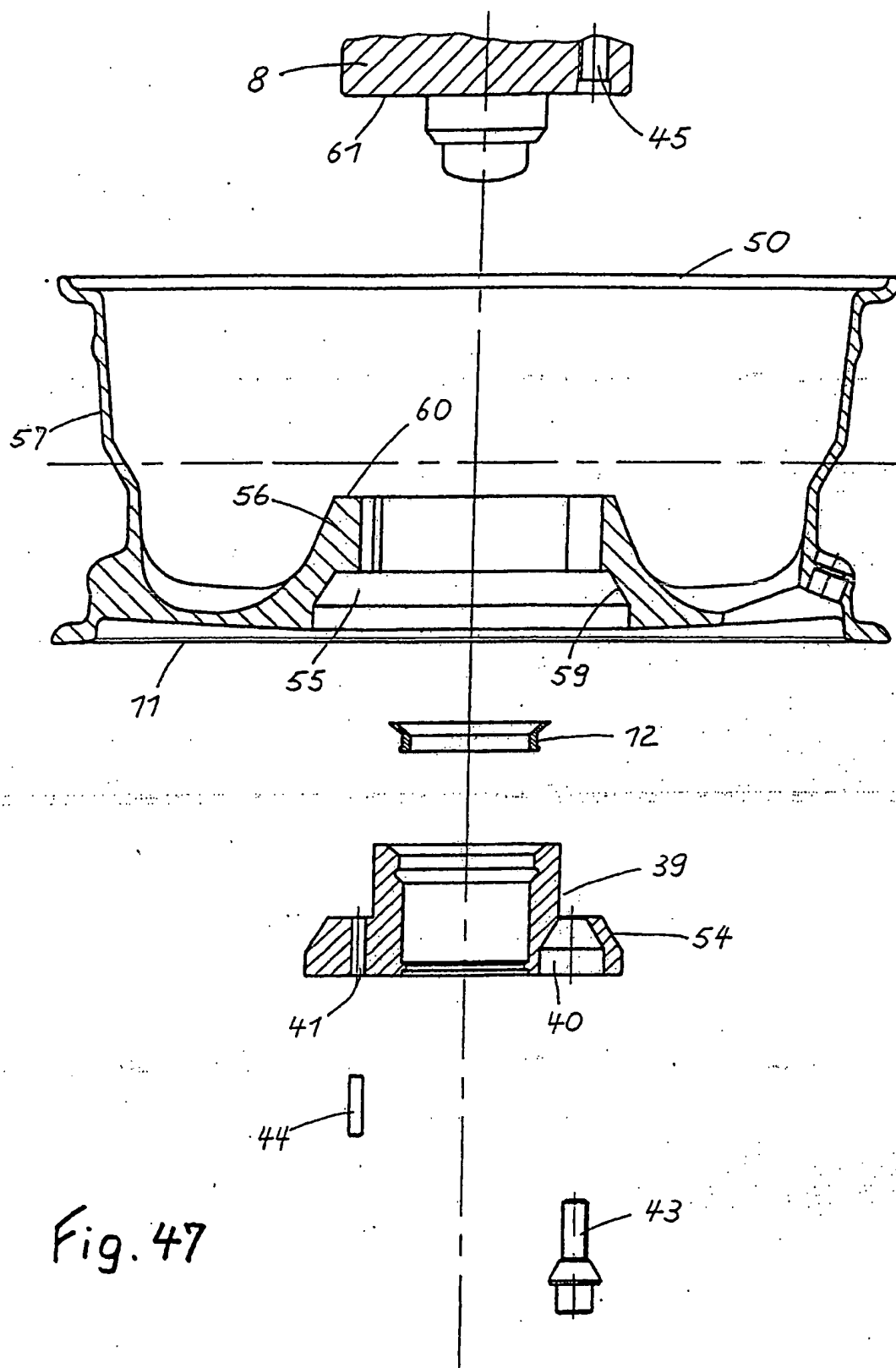


Fig. 46

Ansicht X







Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 94 11 3708

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
P,X	DE-U-93 13 244 (HÖFFKEN) * das ganze Dokument *	1-13	B60B3/14
P,A	DE-U-93 07 180 (PAGACZ) * Ansprüche; Abbildung 7 *	1	
A	US-A-5 211 448 (MASAKAZU HAYASHI) * Spalte 4, Zeile 4 - Spalte 8, Zeile 39; Abbildungen *	1	
A	EP-A-0 523 018 (FONDMETAL) * Ansprüche; Abbildungen *	1	
A	GB-A-2 132 572 (KABUSHIKI KAISHA HAYASHI) * Abbildungen *	1	
D,A	DE-A-40 23 912 (PAGACZ) * Abbildungen *	1	
D,A	DE-U-90 05 110 (CD-DESIGN) * Ansprüche; Abbildungen *	1	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			B60B
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 30. November 1994	Prüfer Vanneste, M.
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer andern Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			

EPO FORM 1501/91 (P0401)